إنترناشيونال

إنترناشيونال
International

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهريا
وتوزع فى جميع أنحاء العالم

مجلة مختلفة لقارئ مختلف

INTERNATIONAL

- المستقبل العربى للتجارة الإلكترونية
- فى حوار شامل
  مع رئيس مصلحة الجمارك المصرية لإنترناشيونال
- شيرين حسن بعد 100 يوم من الدراسة
- محاربة الإرهاب على الطريقة الأمريكية
- صحوة جديدة بموانى البحر الأحمر
- مسابقة أفضل موقع على الإنترنت بمجال النقل البحرى فى مصر
- LIMITATION AND VULNERBILITIES OF GPS
- بعد أن قتل عرفات وذبحت الفلوجة وهاجمنا الجراد
  لا عاصم اليوم من أمر الله

إنترناشيونال ديسمبر ٢٠٠٤ / شوال ١٤٢٥
International December 2004 / Shawal 1425

مصر للطيران

بمناسبه الجدول الشتوى الجديد
تعلن مصر للطيران عن رحلاتها الأتية

أولا :- فى الخليج و الشرق الأوسط

دمشق	يوميا
بيروت	يوميا
عمان	يوميا
دبى	يوميا
ابو ظبى	يوميا ماعدا الثلاثاء
البحرين	الأثنين و الأربعاء و الجمعة
صنعاء	الثلاثاء و الجمعة و الأحد

ثانيا :- فى افريقيا

الخرطوم	يوميا
طرابلس	يوميا ما عدا الجمعة
بنى غازى	الأربعاء و الأحد
تونس	الأربعاء/ الجمعة/ الأحد
لاجوس	الأثنين/ الثلاثاء / الأربعاء / الخميس

ثالثا :- اوروبا

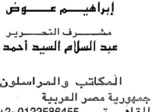
باريس	يوميا
روما	يوميا ماعدا الأربعاء
فرانكفورت	يوميا ماعدا الأربعاء
اسطنبول	يوميا ماعدا الأربعاء و الجمعة

مصر للطيران
EGYPTAIR

www.egyptair.com.eg



بقلم مستشار التحرير



فترة رئاسة ثانية للرئيس بوش

إنتهى الصراع على الرئاسة الأمريكية بين الفيل رمز الجمهورية، والحمار رمز الديمقراطيين بعدما حشد كل طرف ما لديه من قوة وما يمتلكه من أسلحة مشروعة وغير مشروعة لخوض الإنتخابات التى إهتزت لها الولايات المتحدة بل والعالم أيضاً، وإنتهت بفوز الرئيس جورج بوش الإبن لفترة رئاسة ثانية مع إعتبار هذا الفوز تفويضاً من الشعب الأمريكى لمواصلة تنفيذ مبدأ الحرب الوقائية وبناء الإمبراطورية الأمريكية، والمضى فى إشعال الحروب بدلاً من سحب القوات الأمريكية من العراق..

لقد حصل الرئيس بوش على تأييد ٥٩,٤ مليون ناخب فى ٣١ ولاية مقابل ٥٥,٩ مليون لمنافسه كيرى فى ٢٠ ولاية بما فيها العاصمة واشنطن.

ويعتبر فوز بوش إنجازاً فاق كل التوقعات، بل ولم يحققه أى رئيس أمريكى منذ عام ١٩٨٨، وبالرغم من ذلك فإن بعض مؤيدى المرشح كيرى يشعرون بمرارة تجاه فوز بوش لأنهم لا يستطيعون تصور العيش ٤ سنوات أخرى فى ظل سياسته، ولا يصدقون الوعود الوردية التى أعلنها فى خطاب إعلان إنتصاره، ومن أهمها العمل على توحيد أمريكا المنقسمة، وأكد الرئيس بوش فى أول مؤتمر عقده بعد فوزه أنه سيواصل حربه ضد الإرهاب والتمسك بنشر الديمقراطية والحرية فى منطقة الشرق الأوسط بدعوة أن هذه هى الإستراتيجية المثلى للحد من وقوع هجمات مماثلة لما حدث فى ١١ سبتمبر.

وينتمى چورچ بوش الإبن الجمهورى اليمينى المتعصب دينياً إلى إحدى جماعات التدين البروتستانتى المتشددة التى تربط بين العهد القديم (التوراة) والعهد الجديد (الإنجيل)، وينتمى اليمين الأمريكى المحافظ بقيادة بوش إلى البروتستانية التى يفترض فيها أنها التيار المسيحى الذى قاد ثورة القرون الوسطى فى مواجهة الكنيسة الكاثوليكية المحافظة المؤيدة للأباطرة والملوك والإقطاعيين وكبار الأغنياء.

ولما كانت إدارة الرئيس بوش تعتمد على القوة والتدخل المباشر فى شئون العالم من أجل إنجاز الأهداف وتطبيق السياسات الأمريكية، فمن المتوقع أن يكون العالم كله الميدان الذى سيطبق فيه الرئيس بوش أسلوب إدارته القادمة. وقد صرح سكوت ماكيلان المتحدث بإسم البيت الأبيض بأن الرئيس بوش يعتزم العمل فى الإتحاد الأوروبى على أساس القيم والمصالح المشتركة من أجل دفع عجلة التنمية والتقدم فى القضاء على الإرهابيين وتشجيع الحرية والديمقراطية فى العالم.

وقد كان لصناع الرأى فى العالم إقتراحات بعد فوز الرئيس بوش من أهمها:

* عودة الولايات المتحدة للعمل تحت مظلة الهيئات الدولية لنشر السلام والعدل والإزدهار، وتكون أمريكا أكثر تفهماً للثقافات الأخرى، والمساهمة فى نشر الوعى خصوصاً فيما يتعلق بالوقاية من الأمراض الخطيرة وبخاصة مرض نقص المناعة المكتسبة (الإيدز).
* النهوض بالنظام الإجتماعى الأمريكى وعودة الولايات المتحدة لتصبح جزءاً من العالم مرة أخرى، بجانب التنسيق مع المنظمات الدولية لإيجاد سياسة عالمية موحدة تجاه القضايا الملحة ومنها الإرهاب والبيئة والهجرة والفقر.
* تحسين الإتصالات بين الولايات المتحدة وأوروبا والمساعدة فى تطوير الإتحاد الأوروبى وإتخاذه شريكاً قوياً من أجل القضاء على الفقر فى العالم، بجانب مكافحة الإرهاب وحل مشكلات الشرق الأوسط، والأخذ فى الحسبان وجهات النظر المختلفة، وأدوار الدول الأخرى خصوصاً الحليفة، وإتخاذ الإجراءات بما تضمن أمنها وسلامتها.
* الإلتزام بتقديم الديمقراطية والحرية عالمياً من خلال خطط بعيدة المدى فى السياسة الخارجية الأمريكية لتقوية المؤسسات الديمقراطية ودعم قيم الحرية.
* خفض القوات العسكرية الأمريكية الموجودة فى كوريا الجنوبية تدريجياً بما لا يؤثر على السلام والأمن على شبه الجزيرة الكورية، وإلتزام القيادة الأمريكية بحل القضية النووية لكوريا الشمالية.
* **التوقيع على معاهدة كيوتو بعدما أصبحت البيئة مهددة بإنبعاث الغازات الضارة الناتجة عن إستخدام البلدان المتقدمة للطاقة وعلى رأسها الولايات المتحدة.**
* إنهاء الموقف العدوانى نحو بقية العالم، وعدم تدمير السلم العالمى بالقصف والقتل، وإحترام الثقافات الأخرى وقبول الحضارة الإسلامية كنظير متواز مع الحضارة الأمريكية، وبذل جهود كبيرة وعاجلة للقضاء على الفقر فى كل مكان وإسقاط الديون عن الدول الفقيرة.
* قيام الإدارة الأمريكية الجديدة بدور الوسيط فى عمليات السلام، وإيقاف التحيز الدائم لإسرائيل والتمسك برؤية الرئيس بوش لإنهاء الإحتلال الإسرائيلى للأراضى الفلسطينية، وإقامة الدولة الفلسطينية المستقلة لتعيش جنباً إلى جنب مع إسرائيل، وتناول مطلب السلام فى الشرق الأوسط بجدية وبحث مسألة المستوطنات بإعتبارها عقبة فى طريق السلام.

إن نتيجة الإنتخابات الأمريكية تؤكد إعتبار الرئيس بوش زعيماً قومياً بلا منازع بالرغم من حلوله العسكرية وإخضاعه للدول والشعوب بالتهديد والتخويف مما قد يمنحه مزيد من الجرأة والحرية والمضى قدماً فى حربه مع الإرهاب. ولذا فإن الدول العربية تأمل فى أن يضع الرئيس بوش عملية السلام فى الشرق الأوسط ضمن إستراتيجيته وتحريكها طبقاً للأسس والقواعد الشرعية الدولية.

عاصم السيد أحمد



مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
Periodical International Economic Magazine

غفران للنشر ذات مسئولية محدودة
Ghofran Publishing Limted
Registration No. 04874965
Camden Road .Camden Town
London NW1

مستشار التحرير
عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير
إبراهيم عوض

مشرف التحرير
عبد السلام السيد أحمد

المكاتب والمراسلون
جمهورية مصر العربية
القاهرة Tel. +2- 0122586455
اسكندرية Telefax.+2-03-4275117
E-Mail : assem355@hotmail.com
سى جول تليفون : 2-03-5745850+

السويس
* ربان/أحمد بدوى
محمول:0123184320 - (2+)
* عبد الرحيم مصطفى
محمول: 0124614924 -(2+)

الإسماعيلية
* محمد حسين صالح
تليفون:(346081)-(064)-(2+)
E-mail: Fagr1@ hotmail. com.

سوريا
* ربان ابراهيم سليم دير عطانى
تليفون وفاكس
(711999) - (43) - (963+)

السعودية - جدة
تليفون: (6369985)-(2)-(966+)
فاكس: (6369459)-(2)-(966+)

كندا
* شريف صلاح مختار
تليفون: 4167250912 -1+

توزع فى جميع انحاء العالم

HOLDING COMPANY FOR MARITIME & LAND TRANSPORT

PORT SAID CONTAINERS & CARGO HANDLING CO.





Preface:-

According to our development plan, the following objectives have been carried out :-

Completion of dreding works to rceeive vessels of 5 th generation.

-Achieving handling volume 569000 TEU.

-Handling rates 25 Box /Hour per crane

-Additional new yard area of 110000 m^2 to increase the total storage area to be 435.000 m^2.

- Adding the 7^{th} gantry crane "Super Post Panamax" in September 2003

Facts at a glance:-

- Container yard	435.000 m^2
- Terminal annual capacity	700.000 TEU
- LCL store	6000 m^2
Capable of stoing contents of	250 TEU
- Reefer Receptacles	360 Unit
- Maintenance shop	600 TEU/ Month
- Rail Facility	1 Terminal

INLAND TERMINAL:

-Was established in Nov. 14 Th 1996 on an area of 50000 m^2 at 10 th of Ramadan, one of the biggest industrial cities in Egypt.

- Using highly advanced equipment .
- Terminal capacity 600 TEU general cargo/ cars
- LCL store area 20000 m^2



COMPUTER SYSTEM:-

- Using most advanced techniques to receive & send ship's data under EDI system and exchanging Baplie, Movins, Codeco and Coarri filles.
- RDT (Radio Data Terminal) is being used to control terminal operation on-line.

CARGO HANDLING:-

- Strorage capacity for Bulk storage capacity 55000 Tons .
- Handling rate 8000 Tons/day
- Two floating stevedoring units with discharging rate 260 T/H each .
- Developing the storage capacity to reach 80000 tons by adding a new seeds silo with capacity 30000 Ton .



EQUIPMENT:-

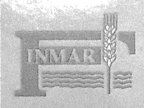
- Three 41 Tons ship to shore Gantry Cranes .
- Three 40 Tons Post Panamax Gantry Cranes, 44.5m out-reach length capable of handling 16 rows .
- One 60 Tons(Super Post-Panamax) Gantry Crane with 50m out-reach length capable of handling 18 rows .
- Two 80&100 Tons Mobile Harbor Cranes.
- Six Rubber Tyred Gantry Cranes (RTG) .
- Twenty-Seven Reach Stackers.
- Forty-Seven Tractors & Semi-Trailers .

SCOPE 2002 /2003

- Six full reach stackers .
- Eight tractors & semi-trailers .
- two yard cranes transtaine (R.T.G).

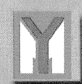


Web site: www.psocho.com
E-mail: info@psocho.com
P.O.Box: 1239 PORT SAID, EGYPT
Tel : 002 066 237151 / 002 066 235662
Fax: 002 066 339347 / 002 066 220419



شركة فينمار للملاحة
شركة مساهمة مصرية

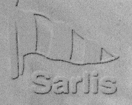
FINMAR SHIPPING CO.



YANG MING LINE
陽明海運股份有限公司

خط منتظم يعمل بين ميناء بورسعيد
وموانى الشرق الأقصى وأوروبا وأمريكا





يعمل بإنتظام بين الا سكندرية و موانى
اليونان واسبانيا وايطاليا وروسيا

لناقلات الحبوب من موانى أمريكا الشمالية
وكندا وأستراليا إلى جمهورية مصر العربية

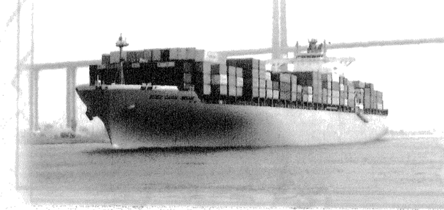


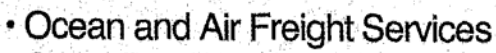
TRADIGRIN SHIPPING S.A

٣ ش فرنالد عاداه/ المسلة / محطة الرمل ٤٨٦١٢٣٩ / ٤٨٧٣٩٥١ / ٤٨٧٣٠٧٨ - ٤٨٦٢٥٠٠
فاكس / ٤٨٤٠٧٥٧ / ٤٨٤٧٢٦٦ تلكس / ٥٤٦٣٠ / ٥٤٤١٨ اسكندرية
١٣ شارع الجمهورية تليفون: ٠٦٦/٣٥٩٨٨٥ - ٠٦٦/٣٥٩٧٧٥ فاكس: ٠٦٦/٣٣٦٦٤٥
ميناء دمياط بجوار شركة الحاويات / تليفون وفاكس / ٠٥٧/٣٢٠٢٢١
الفروع: القاهرة - السويس



LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS





- Ocean and Air Freight Services
- Consolidation
- Customs Clearance &Documentation with Electronic Data Interchange (EDI)
- Warehousing & Distribution
- Removals
- Fairs & Exhibitions
- Project Logistics
- Inland Transport
- Insurance Door To Door Coverage

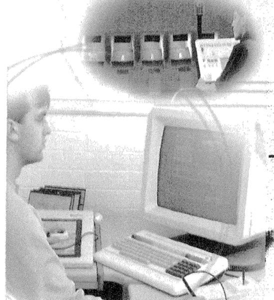
* How did we arrive at Solution for this difficult equation ?
* How could we have the ability to break the routine?
* How could the cost of time element becomes zero ?

With us costs reduced . . with us quality is increased.

Electronic Procedures . .

Distinguished Administration.

You can count on us at all times under all circumstances for electronical customs clearance of your imported and exported cargoes specifically in Sokhna Port and Egyptian Ports in general



Cairo Office : 29 Farid St, Heliopolis, Cairo, Egypt
Tel.:+202-4149944-4184423-4184283--- Fax:+202-4184428-4148877
Alexandria Office:Bldg.#47 Street#10 Officers Builidings
Mostafa Kamel- Aexandria, Egypt
Tel.:+203-5230450-5454904 ---Fax:+203-5230460
Sokhna Port Office: Sokhna Port Suez, Egypt
Tel.:+2062-710080 --- Fax:+2062-710081
Port Said Office: 21 El Gabarty Street, Port Said, Egypt
Tel.:+2066-352940-352941 ----Fax:+2066-352943

أجندة إنترناشيونال

* تعقد الدورة العادية الثمانين لمجلس الوحدة الإقتصادية العربية على المستوى الوزارى أول شهر ديسمبر الجارى برئاسة يوسف تكنة حيث سيقوم الدكتور أحمد جويلى بعرض تقريراً مفصلاً خاص بمتابعة تقرير قرارات المجلس ولجانه ونشاطه

* تستضيف مالى بطولة كأس الأمم الأفريقية فى الفترة من ١إلى ١٢ ديسمبر الجارى وتشارك مصر فى هذه البطولة بصفتها حاملة لقب البطولة الماضية

* تشارك مؤسسة الأهرام الصحفية وشركة "إيه إم سى برمسيون" وشركة أرت لاين فى تنظيم المعارض والمؤتمرات الدولية فى إقامة معرض فورميلا الأهرام الدولى خلال إلفترة من ٢ إلى ١٠ ديسمبر الجارى ويضم المعرض شركات قطع الغيار والصناعات المغذية ومعدات الورش.

* تنظم جمعية سيدات الأعمال للتنمية بالتعاون مع الهيئة العامة للإستثمار المؤتمر والمعرض السنوى الثانى لآفاق التنمية ومستقبل الإستثمار العربى المشترك والتجارة البينية بمدينة شرم الشيخ خلال الفترة من ٣ إلى ٧ ديسمبر الجارى وتحت رعاية السيدة سوزان مبارك.

* ينظم المجلس القومى للمرأة بالتعاون مع برنامج الأمم المتحدة الإنمائى والمعهد الدولى للديمقراطية ودعم النظم الإنتخابية وصندوق الأمم المتحدة للمرأة بالقاهرة يوم ٥ و٦ ديسمبر الجارى ندوة إقليمية واسعة حول تنشيط المشاركة السياسية للمرأة ويشترك فى الندوة رفيعة المستوى وفود من ١٥ دولة عربية وأفريقية.

* تقام بالعاصمة الزامبية لوطاسا يوم ٨ ديسمبر الجارى الإحتفالات بالذكرى العاشرة لتأسيس مجمع الكوميسا.

* تنظم إحدى المؤسسات الإيطالية المصرية المشتركة بالتعاون مع غرفتى دباغة وصناعة الجلود مؤتمر القاهرة الدولى للجلود فى الفترة من ٩ إلى ١٢ ديسمبر الجارى .

* يعقد بالمغرب فى ١١ ديسمبر الجارى منتدى المستقبل على مستوى وزراء الشئون الخارجية والمالية ويعتبر هذا المنتدى أول لقاء ينظم فى إطار المبادرة الأمريكية "الشرق الكبير" ويشترك فيه أكثر من ٢٠ بلداً فى منطقة الشرق الأوسط وجامعة الدول العربية بجانب فرنسا وبريطانيا وألمانيا وإيطاليا واليابان وكندا وروسيا.

* تستضيف صنعاء مؤتمر الحوار الأوروبى الخليجى حول حقوق المرأة الذى يعقد يومى ٢٠ و٢١ ديسمبر الجارى ويهدف المؤتمر إلى الخروج برؤية مشتركة لدول المنطقة حول تنمية وتعزيز دور المرأة .

* يتم فى نهاية شهر ديسمبر الجارى بالكويت عقد إجتماع المجلس التنفيذى للإتحاد العربى لنفايات البترول والكيماويات والتعدين وسيتم تنظيم ندوة عربية حول آليات السلامة والصحة المهنية وحماية البيئة.

بيان بعدد الحاويات المتداولة

حاوية مكافئة ٢٠ قدم

الميناء	برسم البلد			الترانزيت			إجمالى عام
	وارد	صادر	جملة	وارد	صادر	جملة	
الإسكندرية والدخيلة	٣١٩٧٠	٢٦٣٢٦	٥٨٢٩٦	١٢٣٢	١٢٣٨	٢٤٧٠	٦٠٧٦٦
بورسعيد	٥٠١٤	٦٥١٥	١١٥٢٩	٣١٣٣٨	٢٧٣٤٥	٥٨٦٨٣	٧٠٢١٢
دمياط	٣٥٩٧	٨٤٤٤	١٢٠٤١	٤٤١٠٠	٤٣٢٥٥	٨٧٣٥٥	٩٩٣٩٦٠
السويس والأدبية	١٣٢	١٩٦	٣٢٨	-	-	-	٣٢٨
السخنة	٦٨٨٩	١٣٧٥٨	٢٠٦٤٧	٣٨٩٢	٠	٣٨٩٢	٢٤٥٣٩
إجمالى عام	٤٧٦٠٢	٥٥٢٣٩	١٠٢٨٤١	٨٠٥٦٢	٧١٨٣٨	١٤٨٥٠٨	٢٥٥٢٤١



وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١- ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

حركة الموانى المصرية
خلال شهر سبتمبر ٢٠٠٤

بيان الواردات

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	٤٦١,٤	٣٢٥,٦	٦٢,٧	٠,٠	٣٠٩,١	٢٥,٧	٠,٣	٩,٣	٦٤,٠	١٢٥٨,٠
صب جاف	١٠٣,٤	٤٨٢,٠	٦٣,٠	٠,٠	٥١٨,٤	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١١٦٦,٨
أتربة وخامات	١٨٨,٠	٧١١,٣	١٠,٣	٢,٢	٣,٦	٨,٢	٦١,٠	٠,٠	٠,٠	٩٨٤,٥
ذات طبيعة خاصة	١٥٤,٢	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٢٦,٨	١٢,٩	٠,٠	١,٢	٠,٠	٢٠٤,١
أسمدة وأملاح	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٣,٠	٠,٠	١,٠	٠,٠	٤,٠
صب سائل	٩٠,٣	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٣,٢	١٤٩,٢	٢,٩	٠,٠	٠,٠	٢٤٥,٥
إجمالى	٩٩٧,٣	١٥١٨,٩	١٣٦,٠	٢,٢	٨٦٠,٩	٢٠٨,٠	٦٤,٢	١١,٤	٩٤,٠	٣٨٦٢,٩
ترانزيت	٨,٧	١٢,٠	٢٦٤,٧	٠,٠	٣٣٤,٧	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٣٣,٥	٦٥٣,٧
الإجمالى العام	١٠٠٦,٠	١٥٣٠,٩	٤٠٠,٧	٢,٢	١١٩٥,٦	٢٠٨,٠	٦٤,٢	١١,٤	٩٧,٥	٤٥١٦,٦
وزن الحاوية فارغة (برسم الوارد)	٦,٦		١٠,٠	٠,٠	٧,٩	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٢٤,٥
وزن الحاوية فارغ (برسم الترانزيت)	٠,٠		٦٢,٧	٠,٠	٩٧,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٥٩,٧
الإجمالى العام	١٠١٢,٦	١٥٣٠,٩	٤٧٣,٤	٢,٢	١٣٠٠,٥	٢٠٨,٠	٦٤,٢	١١,٤	٩٧,٥	٤٧٠٠,٨

* كميات البضائع تشمل البضائع المحواة والغير محواة
* الكميات لا تشتمل على وزن الحاوية الفارغة

بيان الصادرات

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	٢٢٧,٩	١٤٩,٢	٤٩,٠	٠,٠	٧٨,٥	٣٠,٤	١,٩	١٤,٦	٧٧,٧	٦٢٩,٢
حاصلات زراعية	١٢,١	٠,٠	٠,٢	٠,٠	٧,٣	١٧,٠	٠,٠	٨,٦	٠,٠	٤٥,٢
صب جاف	٠,٠	٨,٨	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٨,٨
أتربة وخامات	٨٢,٤	٢٩٣,٠	٥,٢	١٠٨,٧	٢٧٥,٧	٢١٩,٥	١٢٥,٧	١,٤	١٧١,٥	١٢٨٣,٠
ذات طبيعة خاصة	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٧	٠,٠	٠,٠	٠,٨	٠,٠	١,٥
أسمدة وأملاح	١٥,٩	٤٥,٩	١٦,٣	١٤,٩	٨١,٤	٧,٠	٠,٠	٢,٤	٠,٠	١٨٣,٨
صب سائل	٢٨٨,٩	١٦١,١	٠,٠	٠,٠	٩,١	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٤٥٩,١
إجمالى	٦٢٧,٢	٦٥٨,٠	٧٠,٦	١٢٣,٦	٤٥٢,٧	٢٧٣,٩	١٢٧,٦	٢٧,٩	٢٤٩,٢	٢٦١٠,٦
ترانزيت	٣,٨	١٥,٨	٢٧٢,٤	٠,٠	٣٤٦,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٦٣٨,٠
الإجمالى العام	٦٣١,٠	٦٧٣,٨	٣٤٣,٠	١٢٣,٦	٧٩٨,٧	٢٧٣,٩	١٢٧,٦	٢٧,٩	٢٤٩,٢	٣٢٤٨,٦
وزن الحاوية فارغة (برسم الوارد)	٠,٠		١٣,٠	٠,٠	١٨,٦	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٢١,٨	٥٣,٤
وزن الحاوية فارغ (برسم الترانزيت)	٠,٠		٥٤,٧	٠,٠	٩٥,٢	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	١٤٩,٩
تموين سفن	٠,٠		٢١,٧	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٠	٢١,٧
الإجمالى العام	٦٣١,٠	٦٧٣,٨	٤٣٢,٤	١٢٣,٦	٩١٢,٤	٢٧٣,٩	١٢٧,٦	٢٧,٩	٢٧١,٠	٣٤٧٣,٤

* كميات البضائع تشمل البضائع المحواة والغير محواة
* الكميات لا تشتمل على وزن الحاوية الفارغة

عدد السفن الواردة

البيان	إسكندرية	الدخيلة	بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	١٤٧	٤٩	١٣٧	٠	١٦٥	٢٥	١	٠	٢٥	٥٤٩
صب جاف	٧	٢٢	١	٠	١٦	٠	٠	٠	٠	٤٦
أتربة وخامات	٠	١٦	٤	٢٩	٢٢	١٨	١٠	٠	٧	١٠٦
ذات طبيعة خاصة	٤٦	٠	٠	٠	١٤	٨	٠	٠	٠	٦٨
أسمدة وأملاح	٠	٠	٥	٤	١١	٣	٠	٠	٠	٢٣
صب سائل	٢٠	١١	٠	٠	١	٢٤	٢	٠	٠	٥٨
مولاس	٢	٠	٠	٠	٣	٠	٠	٠	٠	٥
إجمالى	٢٢٢	٩٨	١٤٧	٣٣	٢٣٢	٧٨	١٣	٠	٣٢	٨٥٥
ركاب	٢	٠	٢٨	٠	٠	٣٨	٤٥	١٠٤	٠	٢١٧
أخرى	١٨	٠	٥٩	٠	٠	٤٣	٠	٠	٠	١٢٠
إجمالى عام	٢٤٢	٩٨	٢٣٤	٣٣	٢٣٢	١٥٩	٥٨	١٠٤	٣٢	١١٩٢

بيان بحركة الركاب (قادمون - مغادرون) المترددة على الموانى

البيان		الإسكندرية والدخيلة	بورسعيد	السويس	سفاجا	نويبع	الغردقة	شرم الشيخ	الإجمالى
عدد الركاب	قادمون	٢١٠٢	١٧٦٩٩	٣٧٢٣٦	٢٩٠٠٧	٤٠٩٢١	٢٦٧٣	٤١٠٥	١٣٣٧٤٣
	مغادرون	٢١٣١	١٧٧٩٥	٦٧٩٤٦	٥٧٩٥٧	٤٦٣٩٩	٢٤١٣٥	٣٠٣٥	٢١٩٣٩٨
	الإجمالى	٤٢٣٣	٣٥٤٩٤	١٠٥١٨٢	٨٦٩٦٤	٨٧٣٢٠	٢٦٨٠٨	٧١٤٠	٣٥٣١٤١

محطات وأخبار

الأمن بميناء العين السخنة

وقع أسامة الشريف رئيس شركة تنمية ميناء السخنة مع الدكتور جايمس جوى المستشار التجارى بالسفارة الأمريكية بالقاهرة إتفاقية تقدم بموجبها مؤسسة التجارة والتنمية الأمريكية منحة للمساعدات التقنية قدرها ٨٣ ألف دولار، وذلك للنهوض بمستويات الأمن بالميناء، وتقوم المؤسسة الأمريكية بولاية فرچينيا بتوفير جميع المساعدات التقنية والموارد اللازمة، ويربط ميناء العين السخنة – الذى يعتبر منفذاً تجارياً هاماً- ما بين مصر وآسيا وشرق أفريقيا.

التعاون المصرى الأوروبى المشترك

صرح الدكتور عاطف حمدى مدير البحوث بمعهد "فارى" للموارد المائية بأن السوق الأوروبية وافقت على مد المرحلة الأولى من مراحل التعاون المصرى – الأوروبى المشترك لمدة خمس سنوات كمرحلة لتطوير وتحسين جودة المنتج الزراعى المصرى طبقاً للمواصفات الأوروبية، وذلك تمهيداً لدخول مصر المنطقة الحرة المشتركة مع أوروبا عام ٢٠١٠ .

شبكة سكك حديد لدول الخليج

أكد الشيخ أحمد العبد الله الصباح وزير المواصلات الكويتى على ضرورة ربط مجلس التعاون الخليجى بشبكة سكك حديدية لتعزيز النمو الإقتصادى بين دول المجلس والتواصل فيما بينها، وستقوم الكويت بتكليف إحدى بيوت الخبراء المتخصصة لإعداد دراسة الجدوى الإقتصادية الأولية لهذا المشروع.

مزرعة بحثية لخدمة المستثمرين

إتفقت مصر مع فرنسا على مشروع إقامة مزرعة بحثية بمدينة أبو سمبل لخدمة المستثمرين بمنطقة توشكى، ويتضمن المشروع – التى تبلغ ميزانيته ٨ ملايين جنيه – إقامة شبكة رى تعمل بالتكنولوچيا الفرنسية المتقدمة، وقد تم إعداد المواصفات الفنية لهذه الشبكة التى سيتم طرحها على قائمة محدودة من الشركات الفرنسية المتخصصة، وقد صرح **حسن بهنام** مدير مكتب المعلومات التابع للسفارة الفرنسية بأن الفترة المقبلة ستشهد مزيداً من التعاون الإقتصادى والتجارى بين مصر وفرنسا.

دكتور ربان / أحمد حنفى الأستاذ بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى

يجب علينا أن نبحث عن بدائل

للقواعد الدولية لإدارة السلامة البحرية ISM CODE

الجزء الثامن

هل ذهبنا أبعد مما يجب فى تحديد مستويات التطقيم الأمنى؟

إن النظم الوطنية والمنظمة البحرية الدولية قد فرضوا أعباءً متزايدة على الأطقم التى قد تكون وصلت أو شارفت على الوصول إلى نقطة الإنفجار. هل وضعت البيروقراطية الكثير جداً من المتطلبات والمطالب على الأطقم الذين فى إستكمالهم للنماذج المطلوبة والإستجوابات حماية للسفن وسلامتها وللبيئة على وجه التحديد؟

التكنولوچيا أم البشر:

معظم محتويات هذا الموضوع مخصصة لأحدث التطويرات فى مجال الإلكترونيات البحرية مثل المساعدات الملاحية، والإتصالات والوظائف المساعدة، ومن الواضح جداً أن إمكانيات الأساليب الفنية (التكنولوچيا) الحديثة تتواجد دائماً وإلى مدى أبعد فى عالم النقل البحرى منذ بداياتها مثل شاشات العرض المركبة على رأس الجهاز والمراقبة اللاسلكية عن بعد ولكن فى أضيق نطاق.

ويجب الترحيب بالعديد من هذه الإتجاهات حيث أنها تساهم فى تحسين أوجه السلامة وتقلل بعض أعباء العمل المفروضة على الأطقم، وعلى أى حال يوجد أيضاً ميل للنظر إلى الكثير من التطويرات فى مجال الإلكترونيات بإعتبارها وسيلة من وظائف النظم الآلية على السفينة، ويمكن من خلال تلك الوسيلة تخفيض مستويات التطقيم أكثر.

يوجد شعور متنامى من أنه من الممكن أن تكون عملية تخفيض الأطقم قد ذهبت بعيداً، وأن المستويات الحالية للحد الأدنى فى التطقيم يحتاج إلى الرفع.

الموضوع الذى له حق الأولوية هو وجوب النظر إلى التكنولوچيا على أنها وسيلة مساعدة للإنسان أكثر منها وسيلة لإستبداله (الإستغناء عنه) وفى العديد من الندوات الدراسية والمؤتمرات يؤكد فيها إلى النداء الموجه إلى البحارة والذى يوصى بعدم الغفلة عن " ملاحظة النظرة العاجلة" بما يعنى : تفضيل إستعمال الخصائص البشرية فى تقييم الموقف عن مجرد الإعتماد على الإلكترونيات ونظم الحواسب الآلية.

فى الواقع أنه فى بعض الحالات "القصوى" أن الموقف الذى صورته الأجهزة الإلكترونية أوحى إلى المراقب بالتسليم به رغم تعارضه مع الواقع المرئى من خلال نافذة غرفة القيادة فالصورة التقديرية يجب أن تؤخذ من الحقيقة الواقعية ويبدو أن الحل الوحيد لهذه المشكلة هو الإلتزام بالتدريب الأكثر والأفضل لتحقيق الموازنة الصحيحة، ولمشكلة التطقيم وجه آخر – وهو الإرهاق من الواضح التزايد مثلما ذكر أعلاه من مواجهة الطاقم بأعباء عمل متنامى فى جميع الأوقات لإعتبارات التعليمات والقوانين الجديدة والأكثر صعوبة التى بدأ سريان مفعولها، والموقف يتوجه فقط نحو الأسوأ نظراً للتأثير الواقع من قبل القواعد الدولية لإدارة السلامة البحرية والشعور بمطالبه نحو ضابط أمن السفينة "SSO" وعموماً فيما يبدو أن هذه الوظيفة سوف تضاف كوظيفة تنفيذية دائمة أكثر من أن تتداول بواسطة فرد مخصص لها، وعلى الجانب الآخر يوجد حالياً قصوراً هائلاً فى تدريب الأطقم حول العالم، وإذا كان موقف ضابط أمن السفينة يؤدى إلى تبنى مخصوصين موقوفين لهذا العمل فعندئذ سوف تذهب الأمور فقط تجاه ما هو أسوأ، وإذا رفعت مستويات التقييم فسوف تتقدم الصناعة تجاه نقائص كبيرة فى التطقيم وعن هذه النقطة سوف تنال النظم الإلكترونية حظها الخاص بها طالما أنها تتخذ لخدمة البحارة وليس لأى توجه آخر.

التدريب الواقعى:

تكون القيمة الخاصة بتدريب البشر بقدر قرب المواقف من الحياة الواقعية بقدر ما أمكن فهمه منذ أمد بعيد بواسطة أولئك الذين كانت لديهم الرغبة فى الحصول على الأفضل من تدريباتهم، الإستخدام الشائع المتزايد للمحاكيات حول العالم والتحسن الهائل فى هذه الأجهزة بلسان الواقعية والتنوع، عزز بصورة كبيرة الجودة التى يتلقاها البحارة فى هذه الأيام، وعلى أى حال فلا زالت الحالة غالباً أن هذه الدورات تقام على أساس إستخدام المحاكى من أجل جماعات متباينة من العاملين فى البحر ترسل من قبل شركاتهم أكثر من مدراء السفينة الفعليين من شركة بذاتها، لذلك فمن الأفضل أن ترى شركة تكلف الأكثر من تجهيزاتها الذاتية على ظهر السفينة لإجراء سيناريو تدريبى على أسس دورية مع فرق مدراء السفن الفعليين وفى هذه الحالة يكون فى الإسعاف الأولى، وهذا الشهر سيخصص عمود الربان بالتوصية لصالحك، وهى تصور هذه الحالة من السفن التى تقوم برحلات فى وقت قصير بدورات كاملة سريعة أو يمكن تنفيذ التدريب الجدير بالإهتمام وهى تشدد العزم على تفسير مثل هذا التعاون الجيد بين الشركة والكلية البحرية.

قيمة المال:

يوجد طبعاً العديد من النماذج الخاصة بالتدريب والتعليم المتطور، والمراد هو هدف المعهد للإرتقاء ولتطوير كل شئ لصالح المهنة والصناعة التى نعمل فيها جميعاً.

ومجلة سى ويز "SEA WAYS" نفسها تشكل جزءاً ضرورياً فى هذه العملية كقناة مفتوحة بصفة مستمرة للإتصالات من وإلى وبين الأعضاء، توصل الخبرة والأفكار الجديدة والتحسينات والتطويرات فى المجالات العديدة والمتباينة فيما يهم العاملين فى البحر.

التقارير الحالية نجد مثالاً أساسياً للدروس الواجب الإستفادة منها عن سوء حظ الآخرين بالإضافة إلى معلومات موجزة عن الإجراءات الصحيحة وبالمثل حول مناولة السفينة فى الأجواء السيئة ولقد كانت نصيحة قيمة.

الأسواق آخذة فى الصعود:

العلاقة بين سوق الناولون وعمليات الإنفاق على مقتضيات السلامة والتدريب كتب عنها غالباً على مدئ سنوات طويلة، وعادةً فيما يختص بموضوع الضغوط المتواصلة على مثل هذه الميزانيات فى أسواق النقل البحرى الغير مجزية الشهورة.

هل من المغالاة الأمل فى ذلك، خصوصاً فى هذه الفترة التى تتحسن فيها الأسواق بشكل ملحوظ وفى تباين كبير من أنواع السفن حيث سوف تقل الأيام الصعبة التى يعانيها مدراء السلامة والتدريب فى عملية الميزانية؟

إنها بعد كل ذلك لعملية إستثمار متميزة لحماية أصول راس المال الكبيرة مع تخفيض المطالبات والإحتفاظ بالمحترفين من ذوى القيمة العالية فى متن الأسطول .

e-mail:ahmed hanafi@hotmail.com





مما لا شك فيه أن الإقتصاديات العربية تواجه تحديات جديدة تفرضها عليها المتغيرات المختلفة والتى تعبر عنها مفاهيم العولمة وحرية التجارة والتميز التنافسى وأخيرا التطبيقات الإلكترونية الحديثة التى غزت مجالات النقل والتجارة الدولية وفى مقدمتها نظامى التبادل الإلكترونى للبيانات والتجارة الإلكترونية . فهل تتصدى الإقتصاديات العربية وتتجاوب مع هذه المفاهيم وتصمد للتحدى المستقبلى؟

بقلم الدكتور
أيمن النحراوى

تمثل التجارة الإلكترونية عملية إستخدام وتوظيف تسهيلات الشبكة الإلكترونية الدولية فى القيام بالأنشطة والعمليات التجارية وأهم مجالاتها أنشطة الإستيراد والتصدير والخدمات المصرفية وأسواق الأوراق المالية وخدمات المعلومات ، وبدأ الأمر على نطاق واسع حين أتاحت الشبكة الإلكترونية الدولية الإمكانية للعديد من المؤسسات والمنظمات والمنشآت فى مختلف المجالات عمل صفحات تعريفية بماهيتها وأنشطتها ومنتجاتها السلعية والخدمية ، وبحيث يتم دراسة خصائص ومواصفات المنتج وإستيفحامها ثم يتم إجراء الصفقة بين البائع والمشترى وأطراف العملية من شاحنين وناقلين ومتعهدى النقل الدولى والمؤسسات المالية والمصرفية ذات العلاقة.

الإقتصاد الإلكترونى المعلوماتى

وهكذا فمن خلال جهاز الكمبيوتر تتحقق كلا المنفعتين الزمنية والمكانية وإختصار الوقت والمسافة والوصول إلى مختلف المواقع فى كل زمان ومكان على مستوى العالم طالما كان الطرف الآخر مرتبطاً بالشبكة الإلكترونية الدولية ، ويضاف إلى ما سبق ما تحقق من دقة متناهية غير مسبوقة فى التعامل التجارى وتوفير العديد من الإجراءات الإدارية والتنفيذية والتقليدية والمستندات الورقية وما تستلزمه من وقت وجهود بحيث يتحول الإقتصاد الدولى فى ظل التجارة الإلكترونية إلى إقتصاد إلكترونى معلوماتى تتحقق فيه قيمة مضافة ووفورات فنية وإقتصادية للعملية التجارية من خلال التجارة الإلكترونية وآلياتها الفعالة.

عملية التجارة الإلكترونية

عبر التاريخ كان التجار العرب يجوبون البحار والمحيطات إلى الشرق الأقصى والصين والهند والملايو وساحل الملبار سعياً وراء التجارة الشرقية متمثلة فى منتجات هذه البلاد من الحرير والعطور والتوابل والمشغولات النسيجية والمعدنية والخشبية حيث يذهب التاجر أو وكيله بنفسه على متن السفينة أو ظهر القافلة حاملاً معه رأس ماله أو قيمة الصفقة المزمع القيام بها معرضاً نفسه وأمواله وبضائعه لمخاطر هائلة فى رحلتى الذهاب والإياب ، الآن تتيح التجارة الإلكترونية من خلال الشبكة الدولية للمعلومات إمكانية عرض المعلومات والبيانات عن كلا الشركة المنتجة والمنتج والبدائل المختلفة أو العديد من الشركات والمنشآت فى مجال أو صناعة أو قطاع معين ، وكذلك إمكانية البحث الإلكترونى فى سرعة ودقة وكفاءة عالية تتيح توفير المعلومات عن مختلف الأطراف أو العمليات أو المنتجات وبمجرد إتخاذ القرار بإختيار بديل معين من البدائل المتاحة والإتفاق على شروط عقد الصفقة والتى تتم من خلال مراسلات البريد الإلكترونى يتم تبادل التصميمات والرسوم والأوراق والعقود أو صورها عبر الشبكة الدولية للمعلومات وإبرام الإتفاق النهائى ، وهكذا يتم عقد الصفقة بكفاءة تحقق وفورات فنية وإقتصادية فى الوقت والتكلفة فضلاً عن السرية والموثوقية ، وأثناء ذلك يتم الإتفاق على أسلوب الدفع بواسطة أسلوب وآليات اصطلح على تسميتها النقود الإلكترونية والتى يقصد بها المدفوعات التى تتم وفاء لصفقة أو تعامل تجارى أو مال معين بواسطة قنوات الإتصال الإلكترونى ، وهكذا تتواكب التجارة الإلكترونية مع المفاهيم الناشئة عن ظاهرة العولمة وما تولد عنها من أن يكون العالم بمثابة قرية إلكترونية صغيرة بمفاهيم المسافة والزمن.

دور الحكومات العربية فى تأسيس نظم التجارة الإلكترونية

بات من الضرورى على الإقتصاديات العربية ممثلة فى حكوماتها فى الإستفادة من تجربة المؤسسات الحكومية وغير الحكومية الدولية فى إيجاد الظروف المحلية الملائمة لتطوير خدمات تتسم بالكفاءة فى مجالى النقل المتعدد الوسائط واللوجيستيات وذلك من خلال نقل المعرفة الفنية والمساعدة التقنية ، والعمل على مشاركة المنظمات واللجان الإقليمية الهادفة إلى تشجيع الأنشطة الإدارية والفنية فى عمليات التجارة والنقل الدولى المتعدد الوسائط بهدف تسهيل وتيسير حركة التجارة الدولية منها وإليها.

drayman100 @ yahoo .

فى حوار شامل مع

رئيس مصلحة الجمارك المصرية لـ





* تنمية العنصر البشرى أولى خطوات الإصلاح
* القضاء على مركزية الإدارة الجمركية.
* قانون الجمارك الجديد فى الطريق
* ضرورة ربط المستودعات الخارجية بالجمارك
* تعليمات فورية باعتبار الحاوية طرد
* مشاركة جماعية لمنافسة القضايا الجمركية
* قطار التطوير يمر على جميع الموانى قريباً

تمر مصر بمرحلة دقيقة على كافة المستويات السياسية والإقتصادية والإجتماعية حيث يموج العالم بسلسلة متلاحقة ومتتابعة من التغيرات الحادة فحلفاء الأمس صاروا أعداء اليوم والمرابطون على خطوط الحياد صاروا اليوم فى قلب الأحداث وتحولت الحروب من ساحات القتال والسلاح والجنود إلى ساحات الأسواق حيث الحروب التجارية أشد ضراوة وفتكاً لذلك ولكل ماسبق كان لزاماً على مصر خوض العديد من المعارك الإصلاحية والتصحيحية من خلال تفعيل العديد من الآليات الإقتصادية ومع الحكومة الإلكترونية الجديدة كانت هناك أفكار جديدة ورؤى جديدة ومغايرة فالدماء الجديدة الشابة صناعتها وحرفتها التغيير وتأتى الجمارك كأحد أهم محددات الطلب على الإستثمار كما أن الإدارة الجمركية تمثل حجر الزاوية فى أى عملية تطوير وتحديث ..فالتعريفة الجمركية والقانون الجمركى أحد أهم الأدوات المالية فى الإقتصاد الحديث ونحن الآن فى خضم المعركة الإصلاحية الجمركية. تلك المعركة التى تولد عنها سلسلة من التدابير والإصلاحات جعلت الرأى العام يؤمن بأن هناك إصلاحات آتية ومع تشغيل الموانى الحديثة فى العين السخنة ودمياط وكذلك المركز النموذجى الموجود بات الجميع على قناعة بأن المستقبل يحمل الكثير من المفاجآت وجاء إختيار جلال أبو الفتوح ليحمل حقيبة الجمارك المصرية تلك الحقيبة المكدسة بالعديد من الملفات الساخنة والباردة على حد سواء ولأنه صاحب خبرة جمركية عريقة فإن هناك تفاؤلاً لكنه تفاؤل حذر حيث أنه من المعتاد أن الكرسى له من البريق الذى يغير طبائع الأشخاص وهناك دهاليز عديدة يحاول البعض تضييع الوقت فيها وقت المسئول أى مسئول وعل كل فلن نسبق الأحداث.

سألنا رئيس المصلحة عن المحاور الأساسية التى سيتحرك من خلالها خلال الفترة القادمة والتى تمثل جدول أولويات العمل الجمركى

أجاب سيادته أن هناك محاوراً ثلاثة سنعمل من خلالها فى ظل منظومة عمل متكاملة ومتناسقة ومخططة.

المحور الأول هو العنصر البشرى وهو يحتاج إلى منظومة عمل متكاملة فتنمية العنصر البشرى من حيث التدريب والتثقيف والعمل وفق آليات ألكترونية حديثة تحتاج إلى خطط متكاملة.

المحور الثانى هو تكنولوجيا المعلومات وهى تحتاج إلى إمكانيات هائلة وسيادة الوزير صرح بتوافر جميع العناصر التى تؤدى فى النهاية إلى التطبيق السليم لتكنولوجيا المعلومات فى العمل الجمركى.

المحور الثالث هو عملية التيسيرات والتعديلات والقوانين والتفويضات إننا يجب أن نفوض المديرين بالمواقع التنفيذية حتى لا يضيع الوقت فى التردد على مكاتب المسئولين خارج المواقع التنفيذية حيث صاحب الشأن أو مندوبه وحيث توجد البضاعة وفى ذلك سرعة إتخاذ القرار وسرعة إنجاز العمل.

قلتم سيادتكم أنك بصدد عمل تفويضات كثيرة لفك نظام المركزية فى إتخاذ القرار معنى هذا أنكم تفكرون فى بناء وتشكيل صف ثانى حيث يقال أن الجمارك ليس بها صف ثانى

بالنسبة للصف الثانى أنا على قناعة بأن المدير الناجح هو الذى يقوم ببناء صف ثانى حيث يتم تدريبه وتثقيفه وتفويضه وإشراكه فى العمل وإشراكه فى حل المشاكل ,هذا هو المدير ..أما المدير الذى لا يوجد لديه صف ثانى فهو مدير فاشل وغير ناجح تماماً.

وأنا أثناء إدارتى للعمل الجمركى كنت أجلس فى الصباح وأجتمع مع المرؤسين حيث ندرس ما حدث بالأمس وندرس المشكلات والقرارات الخاصة بحل تلك المشكلات ونقيم طرق الحل وآلياته وأعتبر هذا نوعاً من التدريب العملى ونقل الخبرة خاصة أن الجمارك خبرة متراكمة فلا يمكن أن نأتى بأستاذ جامعة ونطالبه بالعمل الجمركى الميدانى .. الجمارك مستودع خبرات منها الإقتصادية والقانونية والإجتماعية فرجل الجمارك يتعامل مع المستورد والمصدر والمستثمر والصانع والتاجر ورجال الصحة ورجال التموين ورجال الأمن ورجال الفن ..رجل الجمارك موسوعة شاملة من الخبرات ..دورنا تنظيم وتنسيق وتفعيل تلك الخبرات لخدمة العمل الجمركى عموماً.

ارى أن أخطر نقطة فى حديث سيادتك هو إهتمامك بتنمية العنصر البشرى.

هذا هو أساس عملنا فكما قلت رجل الجمارك يتعامل مع كافة الجهات ومصر كدولة جاذبة للإستثمار تحتاج إلى رجل جمارك يعكس فكر وإستراتيچية الدولة ويستطيع التعامل مع المتغيرات الحادثة على الساحة.

بالنسبة لموضوع الموارد البشرية وبشئ من الصراحة والموضوعية نحن لدينا وزير يبلغ من العمر ٣٨ سنة وفى نفس الوقت لا يوجد مدير جمارك تحت الأربعين متى نرى ما نحلم به الآن

أنا كنت درجة ثانية ومدير جمرك وكنت أقود زملاء على الدرجة الأولى فالعبرة بالكفاءة والخبرة وتلبية إحتياجات الموقع القيادى وليس بالدرجات الوظيفية أولى وثانية ونحن نسير فى طريق الإصلاح الشامل.

ماذا عن القانون الجمركى الجديد ودليل الإجراءات الموحد الذى طال إنتظاره لتحديث البنية الأساسية للأصلاح الجمركى

هناك لجنة مشكلة لدراسة القانون ومناقشته مع مجتمع الأعمال من المتعاملين مع المصلحة ولأن القوانين التى ستعرض على البرلمان هذه الدورة كثيرة فأعتقد أن قانون الجمارك قد لا يعرض هذه الدورة لذلك ستركز على أهم ١٠ مواد فى القانون لعرضها على البرلمان لمناقشتها وإعتمادها وذلك لحين تعديل القانون برمته العام القادم بمشيئة الله.

المستودعات والإيداعات العامة والخاصة خلقت لتخفيف الضغط على الموانى البحرية فإذ بها تتحول إلى ثغرة للتهريب المنظم والمقنن حيث تمثل تلك المستودعات جزراً منعزلة عن بقية الجمارك فى تطبيق القانون وتفسيراته وكذلك الأسعار التى تمثل أهم عنصر فى تلك المشكلة فما هى رؤية رئيس الجمارك الجديد فى هذا الصدد؟

المفترض أنه عند الموافقة على أية مستودعات عامة أو خاصة أن يكون هناك حزمة من الضوابط ,وكما أسلفت فهناك الربط الإلكترونى فى ظل منظومة تكنولوجيا المعلومات وقواعد البيانات سيتم ربط تلك المستودعات والإيداعات مع بقية الموانى والإرادات الجمركية حتى لا يكون الثمن موجود فى مكان منعزل ويستطيع الدخول على قاعدة بيانات الجمارك والإطلاع على الأسعار والبنود الجمركية.

مثل أنتهى فيلم تحسين الأسعار بعد تطبيق بنود إتفاقية الجات فعلاً لا يوجد تحسين أسعار حيث يتم تطبيق مضمون المادة السابقة من إتفاقية الجات حيث الطرق المتعددة فالأولى هى سعر الصفقة وإذا تم رفض الفاتورة من حق صاحب الشأن أن يطلب من الجمارك أسباب الرفض كتابة ثم يتم الإنتقال إلى الطريقة الثانية والثالثة ...إلخ.

الخلاصة أننا أعضاء فى منظمات دولية مثل منظمة الجمارك العالمية والتجارة العالمية ...إلخ وعضويتنا نفرض علينا إلتزامات وواجبات وكذلك حقوق وإمتيازات ونحن ندرب الموظفين فى الجمارك سواء فى الداخل أو الخارج ليستطيع الموظف إجادة التعامل مع تلك الإتفاقيات.

وإتفاقية الجات فرضت نموذجاً للتعامل مع الأسعار ونحن نقوم بتطبيق ذلك بكفاءة كاملة.

كيف تتغلب على طول الإجراءات فى الموانى المصرية ومتى نرى منشوراً يخرج من مكتب رئيس المصلحة بإعتبار الحاوية طرد؟

إعتبار الحاوية من نوع واحد فلا مانع من الكشف على حاوية واحدة وسوف تصدر بها تعليمات فورية بإذن الله لتعميم هذا الموضوع ضمن الأن تطبق نظم الإدارة بالمخاطر حيث الخط الأحمر والأخضر حيث يمكن الإفراج عن الحاويات كلها بدون فتح وكنت أطبق هذا الكلام بدون منشور أو تعليمات فالإدارة الواعية الواثقة تستطيع العمل دون خوف أو رهبة طالما كان هناك تبريرات مقبولة لأن القرار يصب فى النهاية فى الصالح العام.

مشاكل التوكيلات الملاحية مع الجمارك لا تنتهى حيث الغموض وكثرة التفسيرات والتأويلات لمواد القانون 114-117-118 إلخ هل من دليل موحد ميسر موضح لعلاقة الجمارك بالتوكيلات الملاحية

فى أول إجتماع تم مع رؤساء الإدارات المركزية بالقاهرة والإسكندرية كانت المطالبة لهم بأن يتم تجميع و تحديد المشاكل التى يعانى منها سواء مشاكل قانونية أو خلافات فى الرأى والتفسيرات بين إدارة وأخرى أو مجموعة وأخرى حيث نهدف إلى خلق آلية فعالة للعمل الموحد فى جميع الموانى ونحن نأمل أن نجمع هذه المشاكل خلال أيام ليصدر تعميم على جميع الجمارك بالحلول المقترحة والساحة مفتوحة للجميع لإبداء الرأى وإقتراح الحلول.

من الممكن بذلك أن تشرك المتعاملين معك فى دراسة المشاكل ؟

بالتأكيد المتعاملين والتوكيلات الملاحية وشركات الشحن والتخليص فالجميع شركاء فى هذا الموضوع.





الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى



شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع



الرائدة فى مجال تداول الحاويات فى جمهورية مصر العربية والحائزة على شهادة نظام الجودة ISO 9001 -2000 Q.M.S

قائمة المركز المالي في ٢٠٠٤/٠٣/٣١ — بالألف جنيه

٢٠٠٤/٠٣/٣١	البيـــان	٢٠٠٣/٠٣/٣١
	الاصول طويلة الاجل	
٢٩٤٧٧٠	الأصول الثابتة	٢٨٥٨٧١
(١٨١٦٣٩)	يخصم: مجمع الإهلاك	(١٧٠١٤٧)
٢٦٩٧٨	مشروعات تحت التنفيذ	٩٠٠٤
	استثمارات طويلة الاجل	
٥٧٢٢٥	استثمارات في أسهم شركات أخرى	٥١٧١٤
٢١٤٢٦	اصول غير ملموسة (بالصافي)	٢٢٠٦٣
٢١٨٧٦٠	**مجموع الاصول طويلة الاجل**	١٩٨٥٠٥
	الاصول المتداولة	
٢٨٥٨٠	المخزون	٢٧١٦٦
٩٣٦٣	عملاء (بعد خصم المخصص)	٩٣٣٩
٧٢٤٣٢	حسابات مدينة مختلفة	١٠٧٣٣٩
٩٩٨٤٠	نقدية بالبنوك والصندوق	٩٣٨٢٦
٢١٠٢١٥	**مجموع الاصول المتداولة**	٢٣٧٦٧٠
	التزامات متداولة	
٢٣٦٢٧	المخصصات	٢٦٠٧٢
.	قروض قصيرة الأجل	
٩٢٠	موردين	٥٣٢
١٠٧١٨٧	حسابات دائنة مختلفة	١١٦٨٠٤
١٣١٧٣٤	**مجموع الإلتزامات المتداولة**	١٤٣٤٠٨
٧٨٤٨١	**رأس المال العامل**	٩٤٢٦٢
٢٩٧٢٤١	**إجمالي الاستثمارات ويتم تمويله:**	٢٩٢٧٦٧
	حقوق الملكية	
١٢٣٠٠٠	رأس المال المدفوع	١٢٣٠٠٠
٥٠٢١٢	الاحتياطيات	٤٤٨٨٩
٧٤١٨٩	صافي الربح	٧١٥٩٠
٢٤٧٤٠١	**مجموع حقوق الملكية**	٢٣٩٤٧٩
	الإلتزامات طويلة الاجل	
٣٠٦٨٢	قروض من البنوك	٣٢١٨٣
١٩١٨٥	حسابات دائنة أخرى طويلة الأجل	٢١١٠٥
٢٩٧٢٤١	**إجمالي تمويل الاستثمار**	٢٩٢٧٦٧

قائمة الدخل عن الفترة من ٢٠٠٣/٧/١ حتى ٢٠٠٤/٣/٣١ — بالألف جنيه

٢٠٠٤/٠٣/٣١	البيـــان	٢٠٠٣/٠٣/٣١
١٦١٩٥٠	إيرادات النشاط	١٤٩٧٩٥
(٥٠٥٧٧)	يخصم: تكلفة إيرادات النشاط	(٤٦١٩٣)
١١١٣٧٣	**مجمل الربح**	١٠٣٦٠٢
	يضاف إليه:	
	إيرادات استثمارات مالية	.
.	مخصصات أنتفى الغرض منها	.
٤٤٢٦	إيرادات أخرى	٣٧١٥
	يخصم منه:	
(٥٩)	رواتب مقطوعة وبدلات حضور أعضاء مجلس الإدارة	(٦٨)
(١٠٦٠٨)	مصروفات إدارية أخرى	(٩٢٧٧)
	مخصصات بخلاف الأهلاك	(٦٣٦٢)
(٨٤)	أعباء وخسائر متنوعة	(٢٢٣)
١٠٥٠٤٨	**صافى أرباح النشاط قبل م. التمويل والفوائد الدائنة**	٩١٣٨٧
(٥٢٩٧)	المصروفات التمويلية	(٦٢٦٩)
٥٥٧٧	فوائد دائنة	٤١٧٨
١٠٥٣٢٨	**صافى أرباح النشاط**	٨٩٢٩٦
	يضاف إليه (يخصم منه)	
١٢٢٥	أرباح فروق عملة	١٣٩٥٢
٤٨٥٢	إيرادات سنوات سابقة	١٦٣٣
(٦٢٢٧)	مصروفات سنوات سابقة	(٤٦٣٦)
١٠٥١٧٨	**صافى الربح قبل ضرائب الدخل**	١٠٠٢٤٥
٣٠٩٨٩	**ضريبة الدخل**	٢٨٦٥٥
٧٤١٨٩	**صافى الربح بعد حساب ضريبة الدخل**	٧١٥٩٠

قائمة التغير في حقوق الملكية عن الفترة المالية المنتهية في ٢٠٠٤/٣/٣١ — بالألف جنيه

بيـــان	رصيد أول المدة	الزيادة	النقص	رصيد أخر المدة
رأس المال المصدر	١٢٣٠٠٠	-	-	١٢٣٠٠٠
أقساط لم يطلب سدادها				
أقساط متأخرة				
رأس المال المدفوع	١٢٣٠٠٠	-	-	١٢٣٠٠٠
الاحتياطيات				
احتياطى قانونى	٣٤٧٤٧	-	-	٣٤٧٤٧
احتياطيات أخرى	١٥٤١٣	-	-	١٥٤١٣
احتياطى رأسمالى	٥٢	-	-	٥٢
	٥٠٢١٢			٥٠٢١٢
صافى ربح العام		٧٤١٨٩		٧٤١٨٩
(أسهم خزينة)				

قائمة التدفقات النقدية عن الفترة المالية المنتهية في ٢٠٠٤/٣/٣١ — بالألف جنيه

٢٠٠٤/٠٣/٣١	البيـــان	٢٠٠٣/٠٣/٣١
٧٣٨٦٦	صافي التدفقات النقدية من النشاط الجارى	٥١٦٩٩
(٦١٠٥)	صافي التدفقات النقدية من النشاط الاستثمارى	(٢٤٠٩٥)
(٨٣٢٧٨)	صافي التدفقات النقدية من النشاط التمويلى	(٩٤٦٠٢)
(١٥٥١٧)	**صافي التدفقات النقدية خلال العام**	(٦٦٩٩٨)
١١٥٣٥٧	**رصيد النقدية فى بداية العام**	١٦٠٨٢٤
٩٩٨٤٠	**رصيد النقدية فى نهاية العام**	٩٣٨٢٦

ملخص الإيضاحات المتممة للقوائم المالية في ٢٠٠٤/٠٣/٣١

نبذه عن الشركة :شركة تابعة مساهمة مصرية خاضعة لأحكام قانون شركات قطاع الأعمال العام رقم ٢٠٣ لسنة ١٩٩١ ولائحته التنفيذية.

نشاط الشركة :الرائدة فى تداول الحاويات بمينا ءى الإسكندرية والدخيلة بأنواعها المختلفة ونقلها إلى الملاحق المخصصة والنقل من وإلى الميناء لهذه النوعية وإدارة وتشغيل المحطات متعددة الأغراض بالموانى المختلفة وخارجها وأعمال الوكالة الملاحية والتخليص وحصلت الشركة على شهادة نظام الجودة **ISO 9001- 2000 Q.M.S** كما يتم الإعداد للحصول على شهادة السلامة والصحة المهنية **O. H. S. A.S 18001**

رأس المال :بلغ رأس المال المصرح به والمرخص ١٢٣ مليون جنيه موزعة على ٢٤,٦ مليون سهم القيمة الإسمية للسهم ٥ جنيه.

هيكل رأس المال :شركة النقل البحرى ٥٥,٧١٪ القطاع الخاص ٤,٢٩٪ الهيئة العامة لميناء الإسكندرية ٤٠٪.

حقوق المساهمين :بلغت حقوق المساهمين ٢٤٧,٤٠١ مليون جنيه كما بلغت حصة المساهمين فى التوزيع طبقاً لمساهمتهم فى رأس مال الشركة مبلغ ٥٩,٨ مليون جنيه بواقع ٢,٤٤ جنيه للسهم طبقاً لقائمة التوزيعات ٢٠٠٤/٣/٣١

السياسات المحاسبية : يتم إعداد القوائم المالية والحسابات التحليلية طبقاً لأحكام النظام المحاسبى الموحد وطبقاً لقرار رئيس الجهاز المركزى للمحاسبات رقم ٢٠٤ لسنة ٢٠٠١ ووفقاً للمبادئ المحاسبية المتعارف عليها ومعايير المحاسبة المصرية.

المخزون : يتم تقييم المخزون السلعى على أساس متوسط السعر المتحرك.

الأصول الثابتة : تم إهلاك الأصول الثابتة طبقاً لأحكام النظام المحاسبى الموحد.

الإستثمارات :تساهم الشركة بإستثمارات مالية فى شركات التوكيلات الملاحية (أبو سمبل وطيبة، آمون، ممفيس) للنقل البحرى لم تدرج لحين إعتماد ميزانيتها من الجمعية العمومية بالإضافة إلى إستثمارات مالية فى شركة إسكندرية للأعمال والخدمات البحرية.

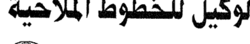
إثبات المعاملات والأرصدة :تثبت الشركة معاملاتها بالجنيه المصرى على أساس أسعار الصرف المعلنة بالسوق المصرفية الحرة وتم إعادة تقييم رصيد العملات فى ٢٠٠٤/٣/٣١ بالعملات الأجنبية

رئيس قطاع الشئون المالية	رئيس قطاعات الشئون المالية والتجارية	رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب
محاسب/ صباح عبد الفتاح مجاهد	محاسبة/ عزيزة حسن شريف	مهندس/ فتحى أحمد حسين سرور





شركة جلف بدر

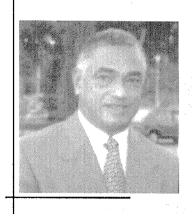




EVERGREEN


LLOYD TRIESTINO


HATSU MARINE LIMITED



أحمد حلمى بدر
بهاء حلمى
دكتور محمد بهاء
وجميع العاملين بالشركة

يتقدمون بالتهنئة القلبية إلى

الفريق أحمد على فاضل

رئيس هيئة قناة السويس

ورجال الهيئة الأبطال
الذين رفعوا إسم مصر عالياً بمجهوداتهم الجبارة
التى بذلت فى تعويم الناقلة وإستئناف الملاحة بقناة السويس
وعبور 125 سفينة من الإتجاهين فى يوم واحد
بلغت حمولتها نحو 4 مليون طن.
ويتمنون لسيادته دوام النجاح والتوفيق

فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك

رئيس جمهورية مصر العربية



الشركة القابضة للنقل البحري والبري

شركة المستودعات المصرية العامة

"ش . ت . م . م"

الشركة الحاصلة على شهادة الأيزو ٩٠٠١/٢٠٠٠

دعم الاقتصاد القومي = تقديم افضل الخدمات

الشركة الرائدة في مجال التخزين الجمركي منذ اكثر من خمسون عاما

ميناء الاسكندرية - ميناء الدخيلة - ميناء دمياط - ميناء السويس - مرسى نويبع

التخزين : -

تتشرف شركة المستودعات المصرية العامة أن تقدم خدماتها المتميزة والتي تتيحها إمكانياتها الفريدة من حيث المساحة التخزينية المجهزة لإستقبال كافة أنواع البضائع والحاويات والسيارات والمعدات الثقيلة حيث تنفرد الشركة بكوادرها المتخصصة والمدربة في هذا المجال .

تقوم الشركة بتخزين الحاويات المملوءة بالساحات المجهزة أو تفريغ المشمول بالمخازن مع إعادة الفوارغ فور التخزين بأسعار لا تنافس كما تقوم بتخزين الحاويات الفارغة وإعادتها فور طلبها .

النقل : -

تمتلك الشركة أسطول نقل وأوناش رافعة وشوكة للتحميل والتعتيق ونقل البضائع من مواقعها إلى المواني المختلفة والعكس لمعظم أنحاء الجمهورية والشركة على أستعداد لتقديم الخدمة من الباب إلى الباب كطلب العميل .

التخليص : -

تقدم الشركة خدماتها في مجال التخليص الجمركي .

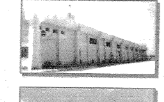
لدى الشركة جهاز للتخليص الجمركي يتميز بالدقة و السرعة في الأداء وبأقل تكلفة .

التبريد : -

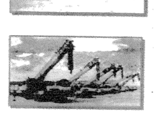
تقوم الشركة بأعمال التبريد والتجميد للرسائل التي تتطلب ذلك بميناء دمياط باستخدام الاساليب العلمية الحديثة وذلك بثلاجة مجهزة على أعلى مستوى .

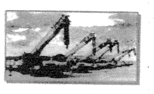
الشحن والتفريغ :-

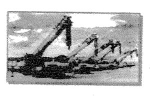
القيام بكافة أعمال الشحن والتفريغ للبضائع الصادرة والواردة .

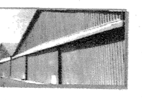








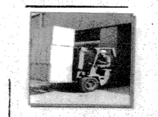




تدير الشركة ميناء جافا بالنوبارية (١ ، ٢)
والذي يعد من اكبر موانئ الجمهورية

تبلغ مساحة الميناء الجاف ٤٨ فدان مقسمة إلى مخازن مغلقة لتخزين البضائع ، وساحات مكشوفة لتخزين الحاويات والسيارات والبضائع ويقع الميناء غرب مدينة الإسكندرية على الطريق الصحراوي الكيلو ٣٧ (يبعد ٤ كم عن الطريق الصحراوي ، ٢ كم من ترعة النوبارية ، ٢٥ كم من ميناء الدخيلة) ، يمتاز بوقوعه وسط شبكة مواصلات متعددة (مطار برج العرب ، مدينة العامرية ، خط سكك حديد ، ترعة النوبارية ، المدينة الصناعية ببرج العرب) ، يقدم الميناء الجاف جميع الخدمات التخزينية كالخدمات التكاملية للحاويات والبضائع الواردة والصادرة والترانزيت ، وكذلك تخزين السيارات ، وتقديم خدمات التعتيق والفرز والوزن .

ويمتاز الميناء بالآتي : لجنة جمركية متكاملة ، إمكانية تجزئة الرسالة لاكثر من مرة ، موازين بسكول أرضي حمولة ٨٠ طن ، أطقم فنية مدربة على كافة عمليات التخزين ، الموقع مؤمن تأمينا كاملا وذلك بوجود : شبكة إطفاء آلية تغطي جميع أرجاء الميناء بمصدر تبادلي للمياه من ترعة النوبارية ، نقطة شرطة مستقلة ووحدة إسعاف ، تغطي الإضاءة جميع أرجاء الميناء الجاف .

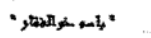


نرحب بالسادة العملاء لزيارة الميناء الجاف بالنوبارية ك ٣٧ طريق الإسكندرية / القاهرة الصحراوي

للاتصال بالشركة : داخل باب ١٤ جمرك الإسكندرية- برقيا : جنهوس / إسكندرية

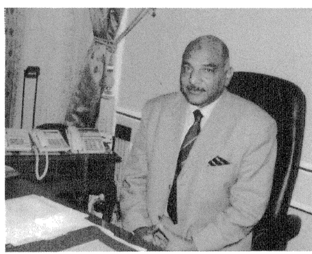
بريد إليكتروني : E.MAIL : www.gwegy@hotmail.com - صفحة الويب : WEB SITE : www.egywarehouse.com

تليفونات : (٤٨٠٤٦٢١ – ٤٨٣٤٣٠٨ – ٤٨٠٢٦٠٢) / ٠٣ – فاكسات : (٤٨١٩٥٩١ – ٤٨٠٤٦٢١) / ٠٣



اللواء شيرين حسن .. بعد 100 يوم

من الدراسة فى حوار لمجلة انترناشيونال



منذ فترة طويلة حاولنا الإتصال باللواء شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى المصرى ولا يخفى على أحد أن باب هذا الرجل مفتوح دائماً على مصراعيه لكل من يطرقه طالباً سائلاً مستفسراً حتى بعد مواعيد العمل الرسمية.

ولكن أمام الصحفيين والمحررين وجدنا الباب مفتوحاً أيضاً ولكن كان اللقاء (غير قابل للنشر إلا بعد مرور 100 يوم).

وإنتظرنا إلى أن مضت المائة يوم وكان موعدنا مع رجل يأمل ويأمل السوق الملاحى بأسره أن يكون على يده الشفاء من بعض الوعكات التى مر بها القطاع على مدار فترات طويلة.

إلتقينا باللواء شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى ولكن كان اللقاء هذه المرة تحت عنوان (قابل للنشر)

وقد إستهل اللواء شيرين حسن حديثه معنا مؤكداً أن هناك أهداف عامة للوزارة جارى العمل على تنفيذها بقطاع النقل البحرى من خلال إستراتيجية عمل عام تشمل (السلامة - السيادة - التعاون - البيئة - الشفافية) - من أجل تحقيق المصلحة العامة - مشيراً إلى ضرورة التركيز على النقل البحرى بكافة قطاعاته والنظر إليه بنظرة شاملة فى إطار عناصر المنظومة وإطار ما يحدث حولنا، فالنقل البحرى لم يقتصر على الموانى (رغم أهميتها) وإنما هناك عدة قطاعات أخرى لابد من الإهتمام بها فهناك (الموانى المتخصصة - التجارة الخارجية - التوكيلات الملاحية - العمالة البحرية - الشحن والتفريغ - الأسطول).

وعن الأسطول المصرى أكد سيادته أنه ليس من المهم أن تملك الدولة أسطولاً ضخماً أو عدداً كبيراً من السفن حيث أن القياس ليس بالكم وإنما لابد أن يراعى القياس الدقة والشمولية والموضوعية فلا ننظر إلى عدد السفن وإنما إلى الحمولة الكلية وكم طناً ينقل الأسطول من تجارة مصر الإستراتيجية مؤكداً أن مصر لديها أسطول خدمات على أعلى مستوى رغم قلة عدد سفن الأسطول المصرى.

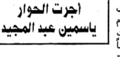
وقال أنه من المؤكد أن أغلب ثروة مصر من غاز وبترول موجودة فى البحر علماً بأن قناة السويس تعد من أهم الثروات الموجودة أيضاً غير أن التجارة الخارجية تعتمد إعتماداً كبيراً على البحر.

من هنا فلابد من الإهتمام بكافة قطاعات النقل البحرى فلا نهتم بقطاع ونهمل الآخر، وأضاف أننا كمصريين لابد أن نتعامل مع مصر بكل معانى هذه الكلمة وألا نتعامل معها بإعتبارنا سكان فيها.

فلابد أن يعلم جميع العاملين بقطاع النقل البحرى إذا حصلوا على كل ما تمنوه فلن تتحقق المصلحة العامة بل فإن هذا أيضاً ليس من مصلحتهم الشخصية مشيراً إلى أن ذلك يتطلب إلى بعض التضحيات لتحقيق المصلحة العامة، وأشار إلى أن الأسواق الأفريقية متعطشة للتجارة المصرية وذلك يستدعى ضرورة النظر إلى هذه الأسواق والإتجاه إليها فى الوقت الذى أوشكت فيه الأسواق الأوروبية غلق أبوابها أمام المصدرين من كافة الدول.

وأضاف سيادته أنه مازال هناك مساحة صغيرة من الوقت أمام مصر لغزو السوق الأفريقى وإن لم ننتهز هذه الفرصة فسوف يسبقنا غيرنا إليها.

وصرح سيادته أنه فى إجتماعات دول الكوميسا الأخيرة قام السيد الدكتور/ عصام شرف وزير النقل بمنح بعض الدول المشاركة ١٦ منحة مجانية فى محاولة لربطهم بصناعة النقل البحرى فى مصر.



أجرت الحوار
ياسمين عبد المجيد

وقد همس له أحد مندوبى شركات المعلومات السويدية والقائم بعمل بنية معلوماتية للنقل البحرى فى دول الكوميسا على هامش الإجتماعات أن مصر مخطئة لعدم البدء فى غزو السوق الأفريقى فنظراً لأهمية مصر كان لابد أن تكون هى المصدر الأول لأى منتج أفريقى وأن تستفيد أفريقيا من المنتجات المصرية.

وأكد اللواء شيرين حسن أنه فى هذا المضمار سوف يقوم قطاع النقل البحرى بإعداد المؤتمر الأفريقى الرابع فى الفترة من (١٣ - ١٥ ديسمبر الحالى) وسوف يحضره ثلاث وزراء أفارقة والسيد الدكتور عصام شرف وزير النقل ومندوبو ٥٥ دولة أفريقية ومندوبو خطوط ملاحية وشركات إستثمار وبنوك ورجال أعمال ويتبقى أن يتحمس رجال الأعمال لهذه الفكرة (غزو السوق الأفريقية ليبدأ عقد الصفقات وفتح مجال عمل جديد لعديد من أبناء هذا الوطن.

وطلبنا من سيادته أن يشرح للقارئ الهدف الإستراتيجى العام بقطاع النقل البحرى فقال:

الهدف الإستراتيجى العام لقطاع النقل البحرى

المساهمة الفعالة فى نمو الإقتصاد القومى بتفعيل تجارة مصر الخارجية وخلق موارد وفرص عمل جديدة، بتفعيل الكيانات القائمة وتحسين أداء كل مكونات منظومة النقل البحرى لتصبح قادرة على المنافسة العالمية.

ويستنتج منه الهدفين الآتيين:

الهدف الإستراتيجى للموانى

أن تكون الموانى قاطرة تنمية للمدينة المحافظة المجاورة، وأن تكون موانى محورية لوجيستية من الجيل الخامس قادرة على المنافسة العالمية جاذبة للإستثمارات بناءاً على مؤشرات الأداء العالمية مستخدمة الإدارة الإلكترونية كأول قطاع فى مصر يطبق التجارة الإلكترونية.

مع التركيز على تجارة الترانزيت لإستغلال موقع مصر وإنتقال الموانئ إلى الجيل الخامس لتكون مراكز لوجستية وحلقة من حلقات النقل متعدد الوسائط قادرة على المنافسة العالمية الشرسة.

الهدف الإستراتيجى للنقل البحرى

* نقل ١٠٪ على الأقل من تجارة مصر الخارجية على الأسطول المصرى.
* تشجيع قطاع الخدمات البحرية.
* تطوير صناعة بناء السفن وسفن الصيد واليخوت.
* تشجيع القطاع الخاص فى أنشطة النقل البحرى.
* رفع معدلات الأداء فى الموانى للمستوى العالمى.

فى ضوء السياسة التالية:

* التسويق الخارجى (خارج مصر وليس داخلها مع التركيز على أوروبا والشرق الأقصى ثم أفريقيا).
* التركيز على الفرد وإطلاق قدرات المصريين الخلاقة لتفعيل نتائج ما تم بنائه وإنفاقه.
* إستخدام مؤشرات الأداء العالمية والعلمية (PPI) كعلامات فارقة للقياس (Benchmark).

* الـتـوافـق بـيـن الـتـطـويـر والـتـشـريـع (بـحـيـث يـسـايـر الـتـشـريـع إجـراءات الـتـطـويـر ويعدلها لتعمل فى إطاره).
* تـطـبـيـق أسـلـوب مـالـك الأرض فـى إدارة الـمـوانـى (Land Lord) الرئيسية وهذا الذى أقره مجلس الوزراء بإعتباره الأسلوب الأكثر شيوعاً فى العالم وليس تحويل هـيـئـات الـمـوانـى إلـى شـركـات خاصة أو شركة قابضة.
* الإهـتـمـام بـتـقـديـم الـخـدمـة لـلـمـواطـن والـوطـن (تـحـسـيـن الخدمة وإرضاء العميل كوسيلة أساسية للربحية وليس الربحية على حساب الخدمة ... وهى سمة صناعة النقل عالمياً).
* النمو السريع (السمك الأسرع يأكل السمك الأبطأ وليس السمك الأكبر يأكل السمك الأصغر).

فى ضوء السياسة التالية:

* مساهمة القطاع الخاص وعدم تدخل الدولة فى تسعير الخدمات داخل القطاع الخاص.
* الشفافية والتنسيق والتشاور مـع كـل أطـراف صـنـاعـة الـنـقـل البحرى.
* دقة البيانات والمعلومات كأساس للتحليل والتخطيط والدراسة.
* تعميم تبادل الرسائل إلكترونياً (EDI) فى كل الموانى.
* قبول المخاطرة المحسوبة فى المشروعات الكبيرة ومراعاة حساسية خطوط الملاحة العالمية الشديدة.
* إستقرار السياسة والرسوم والتعريفات.
* التخطيط المركزى والتنفيذ اللامركزى: التخطيط طويل الأجل ٢٠ سنة والمرحلى كل ٥ سنوات مع مرونة التنفيذ وفقاً لتطورات السوق العالمى.

مع إعتبار المحددات الآتية:

* السيادة.
* البيئة.
* السلامة.
* الإلتزام بالأولويات ومقارنة كل مشروع بالمسارات الأربعة لمؤشرات الأداء.
* تقليل القروض.
* التعاون والتنسيق داخلياً وخارجياً مع كل مكونات الـمـنـظـومـة والـوزارات والمحافظات.
* التركيز على اللوجستيات وصناعات القيمة المضافة (Value Added)
* مراعاة الإعلام والإعداد المسبق لكل تشريع.
* الإلتزام بقرارات وقوانين المجتمع الدولى البحرى وكل ما وقعت عليه مصر من إتفاقيات وقرارات.
* الميناء معبر وليس مخزن وهو حلقة النقل المتعدد الوسائط ومرتبط بشدة بوسائل النقل الأخرى.

مع التغلب على العوائق الآتية:

مالية:

* وجود سياسة مالية تشجع القطاع الخاص على تملك السفن.
* ضرائب على المبيعات تقلل من إقبال القطاع الخاص على تملك السفن.
* قروض وفوائد قروض على مشروعات البنية الأساسية تعوق نمو الموانئ وربحيتها.

تشريعية:

* وجود تشريعات قديمة للغاية.
* قلة عدد المشرعين الملمين بالقوانين البحرية العالمية وقرارات IMO الواج إعتبارها عند إصدار التشريعات البحرية المصرية.
* التأثر الشديد بالعالم الخارجى.

مادية:

* أعماق بجوار أرصفة قديمة.
* كثافة عمالة فى الشركات البحرية بالشركة القابضة للنقل البحرى والبرى.
* عدم وجود ظهير فى بورسعيد، الإسكندرية، السويس، الغردقة.

أخرى:

* تفرق مكونات منظومة النقل البحرى على الوزارات المختلفة مما يعوق أى تخطيط طويل الأجل وأى سعى للتطوير الحقيقى السريع.

وإلى هنا تقدمنا بالشكر الجزيل للسيد رئيس القطاع على سعة صدره وتمنينا لسيادته كل نجاح وتوفيق وللنقل البحرى كل تطور وإزدهار.

★ ★ ★

جمعية عمومية لإنتخابات الإتحاد الإقليمى للجمعيات الأهلية بالإسكندرية

تنفيذاً لأحكام المادة / ٤٠ من قانون الجمعيات والمؤسسات الأهلية رقم ٨٤ لسنة ٢٠٠٢ والمواد من ٨٧ حتى ٩٠ من اللائحة التنفيذية للقانون وبناء على قرار السيد اللواء / محافظ الإسكندرية رقم ٤٩٢ لسنة ٢٠٠٤. صرح السيد اللواء/ عصام رشدى المفوض العام للإتحاد الإقليمى للجمعيات والمؤسسات الأهلية بأن الجمعية العمومية العادية للإتحاد ستعقد فى الثالثة عصر الجمعة ٢٠٠٤/١٢/٢٤ بحضور الأغلبية المطلقة من المفوضين عن جمعياتهم قانوناً شريطة تسليم التفويضات بمقر الإتحاد فى موعد غايته الثانية عصر يوم الأربعاء ١٥/ ١٢/ ٢٠٠٤ وبالطبع أن يكون الإشتراك السنوى عن عام ٢٠٠٣ مسدداً فى موعد غايته الأربعاء ٨/ ١٢/ ٢٠٠٤ بمقر الإتحاد الإقليمى للجمعيات والمؤسسات الأهلية والإجتماع سيعقد بمشيئة الله بالقاعة الرئيسية للمجلس الشعبى لمحافظة الإسكندرية بآخر شارع صفية زغلول (محطة مصر) وذلك للنظر فى جدول الأعمال التالى:

* إعتماد الميزانية والحساب الختامى عن الأعوام ٢٠٠١/ ٢٠٠٣ وتقرير مراقب الحسابات.
* عرض تقرير المفوض.
* تعيين مراقب الحسابات وتحديد أتعابه.
* إنتخاب أعضاء مجلس إدارة الإتحاد.

هذا وقد تم ترشيح السيد اللواء أ ح/ محمد الديب رئيس مجلس إدارة جمعية تنمية المجتمع لضباط القوات المسلحة بمصطفى كامل عضواً فى مجلس إدارة الإتحاد الإقليمى للجمعيات الأهلية بالإسكندرية وحيث أن نشاطه الإجتماعى مورث ومعروف لدى معظم الجمعيات فضلاً عن مؤهلاته العلمية وخبرته العملية نزكيه ونتمنى له التوفيق فى إنتخابات مجلس إدارة الإتحاد الإقليمى للجمعيات والمؤسسات الأهلية بالإسكندرية.

إقتصـــاد

نفق تحت البحر المتوسط بين أسبانيا والمغرب

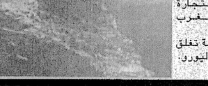
أعلنت وزارة الأشغال الأسبانية، أنه تم الإتفاق مع المغرب لإقامة نفقين لعبور القطارات عبر مضيق جبل طارق، على البحر الأبيض المتوسط، وذلك على غرار النفق الذى يربط فرنسا بالمملكة المتحدة، تحت بحر المانش.

وسيبلغ طول النفق ٣٨,٧ كيلو متر، منها ٢٧ كيلو متر تحت سطح البحر، كما ستبلغ تكلفته ٢٧ مليون يورو، وذلك حسب ما نقلته صحيفة الحياة اللندنية فى عددها الصادر الإثنين.

ويمر النفق فى المنطقة الأقل عمقاً، والتى تسمى منطقة «عتبة المضيق»، حيث سيمر القطار تحت قعر البحر بعمق يقارب ١٠٠ متر.

ويعد هذا النفق الأهم على مستوى الربط القارى بين أوروبا وأفريقيا، حيث يعتمد البدء فى المشروع على إنهاء الدراسات الچيولوچية والتقنية ، والتى تتطلب عمليات حفر فى غاية التعقيد .

وقد أسند العمل لشركتين حكوميتين ، "سيسغسا" فى أسبانيا ، و"سنيد" فى المغرب ، واللتان ستبدءان بخطة العمل عام ٢٠٠٤, وتستند الدراسات فى شأن بناء هذين النفقين على إتفاقين ثنائيين توصلت إليهما إسبانيا والمغرب عامى ١٩٨٠ ، و ١٩٨٩ .



قصص ذات العلاقة

* تأجيل إتفاقية التجارة الحرة بين المغرب وأمريكا
* الشرطة الأوروبية تغلق ١٥ مطبعة لتزوير اليورو.

نشاط مكثف لراحة الحجاج

بقلم / عبد السلام السيد أحمد

يهتم خادم الحرمين الملك فهد بن عبد العزيز إهتماماً بالغاً بالنسبة لتطوير المدينتين المقدستين والمشاعر المقدسة، وتواصل السلطات السعودية جهودها المكثفة إستعداداً لموسم الحج الذى من المتوقع أن تجتمع فيه أكثر من مليونى حاج لتأدية المشاعر المقدسة وما يتبع ذلك من توفير متطلباتهم التى تنحصر فى توفير وسائل المواصلات والإتصالات بجانب الرعاية الصحية والأغذية والمياه.






الملك عبد العزيز — خادم الحرمين الشريفين — عبد الله بن عبد العزيز — سلطان بن عبد العزيز

ويتابع صاحب السمو الملكى الأمير عبد الله بن عبد العزيز ولى العهد نائب رئيس مجلس الوزراء ورئيس الحرس الوطنى تنفيذ المشروعات التى تنهض بها قطاعات وأجهزة الدولة حيث أطلق - بحضور الأمير سلطان بن عبد العزيز النائب الثانى لرئيس الوزراء وزير الدفاع والطيران والمفتش العام **إشارة البدء فى تنفيذ مشروعات التطوير الكبرى بمكة المكرمة والتى تصل تكاليفها إلى حوالى ٢٥ مليار ريال وتنحصر المشاريع العمرانية الضخمة فى جبل الكعبة وجبل خندقة وجبل عمر ومنطقة الشامية، علاوة على تطوير مستشفى أجياد ومشروع الطريق الموازى.**

مشروع خادم الحرمين

كان من أولويات إنجازات المملكة الخاصة بخدمة ضيوف الرحمن مشروع خادم الحرمين الشريفين الخاص بتوسعة بيت الله الحرام فى مكة المكرمة، وتوسعة المسجد النبوى الشريف فى المدينة المنورة بتكلفة تتعدى ٧٠ مليار ريال سعودى، وذلك لمواكبة التقدم العلمى الكبير الذى يسود العالم المعاصر، وخاصة فى مجال النقل والإتصالات، ولتمكين الحجيج من أداء المناسك بسهولة ويسر، وتبلغ المساحة الإجمالية لتوسعة بيت الله الحرام ٧٦ ألف متر مربع، وتشمل ١٨ مدخلاً عادياً بالإضافة إلى البوابة الرئيسية التى أطلق عليها بوابة الملك فهد، وترتفع المساحة الإجمالية للحرم المكى الشريف من ١٥٠ ألف متر مربع وتستوعب حوالى ٣٤٠ ألف مصلى إلى ٣٥٠ ألف متر مربع لتتسع لحوالى ٧٧٠ ألف مصلى.

وقد تم بمنطقة كدى إقامة محطة مركزية لتكييف الحرم ونقل المياه المبردة فيها عبر أنابيب ممتدة داخل النفق الممتد من الحرم إلى موقع المحطة، هذا بجانب توفير مياه زمزم المبردة من خلال العديد من حافظات المياه الموزعة فى جميع أرجاء الحرم. ولتيسير دخول المصلين إلى الحرم الشريف وخروجهم تم إنشاء نفق السوق الصغير الذى يمتد من ميدان الشبيكة إلى أنفاق أجياد الستة وتفصل المشاة عن حركة السيارات فى المنطقة الواقعة أمام بوابة الملك فهد وبوابة الملك عبد العزيز، وتكلف هذا المشروع أكثر من ٦٥٠ مليون ريال.

المسجد النبوى الشريف

بدأ العمل فى تنفيذ مشروع توسعة وعمارة المسجد النبوى الشريف فى محرم عام ١٤٠٦ هجرية حيث تم إضافة مبنى جديد بجانب المسجد القائم تبلغ مساحته ٨٢ ألف متر مربع ويستوعب ١٥٠ ألف مصلى، وبذا تصبح المساحة الإجمالية المعدة للصلاة حوالى ١٦٥ ألف و٥٠٠ متر مربع، هذا علاوة على المساحات التى تحيط بالمسجد وتبلغ مساحتها حوالى ٤٠ ألف متر مربع وتستوعب ٤٣٠ ألف مصلى، وقد خصص للسيارات مواقف فى طابقين تحت الأرض بمساحة ٢٩٠ ألف متر مربع وتستوعب أكثر من ٤٠٠٠ سيارة، وتتصل مناطق الخدمات العامة بمداخل ومخارج تحتوى على ١١٦ سلماً كهربائياً علاوة على ٥٨ سلماً عادياً لتأمين الحركة السهلة للمشاة، وأقيمت ١٢ مظلة ضخمة تظلل كل منها مساحة ٣٠٦ أمتار مربعة، ويتم فتحها وغلقها أتوماتيكياً.

مجمع طباعة المصحف الشريف

أنشأت المملكة مجمع الملك فهد لطباعة المصحف الشريف الذى يعتبر هدية خادم الحرمين للحجاج والمعتمرين عند مغادرتهم الأراضى المقدسة. وقد قام المجمع بتوزيع أكثر من ١٨٠ مليون نسخة من مصاحف وترجمات معانى القرآن الكريم إلى مختلف اللغات التى تصل إلى ٤٤ لغة مختلفة من بينها ٢٣ لغة آسيوية و١٠ لغات أوروبية و١١ لغة أفريقية، وقد توخى المجمع الدقة فى طباعتها من خلال الأساتذة والعلماء المسلمين من مختلف الهيئات والمراكز الإسلامية.

مركز للحوار الوطنى

أصدر الملك **فهد بن عبد العزيز** أوامره لإنشاء مركز الملك فهد للحوار الوطنى وتبادل وجهات النظر، وتحصين الوطن ضد الإرهاب، والحفاظ على تمسك المملكة بعقيدتها الإسلامية، وإيجاد المناخ الصحى وسد الثغرات أمام من يريدون هدم الوحدة الوطنية والعقيدة الإسلامية، بجانب الحفاظ على النهج المتزن الذى تمتاز به المملكة والذى أكسبها ثقة وإحترام الدول الأخرى، وتمتعها بالمركز المتميز فى المحيط الدولى وعضو عامل فى الأمم المتحدة.

مجلس أعلى للإقتصاد

تم إصدار تشكيل مجلس أعلى للإقتصاد برئاسة ولى العهد الأمير **عبد الله بن عبد العزيز** بهدف وضع الإقتصاد السعودى فى دائرة الإهتمام العالمية وبالتالى الدخول فى عضوية منظمة التجارة العالمية، ولذا فقد إهتمت المملكة بتنفيذ خطط التنمية فى كافة المجالات.

الحرم المكى

نبذة تاريخية

يعتبر السعوديون يوم ٢٣ سبتمبر من كل عام اليوم الوطنى للمملكة، ويرجع تاريخ هذه التسمية للملك **عبد العزيز آل سعود** عام ١٩٣٢ بعد إعلانه توحيد الأراضى وإطلاق اسم المملكة العربية السعودية. فقد إستطاع **عبد العزيز آل سعود** أن يستجمع قوى شعبه وينهض من الرياض ليؤسس المملكة فى الوقت الذى كانت فيه شبه الجزيرة العربية تعانى من إنقسام وتفرقة بجانب التدخل والإحتلال الأجنبى ونفوذ الدولة العثمانية التى كانت تعيش آخر أيامها وبريطانيا التى كانت تريد السيطرة على أكبر قدر من الأراضى العربية، وكانت البداية بإقليم نجد والقصيم ثم إقليم الإحساء، ولما كان ساحل الخليج العربى وقتئذ تحت النفوذ البريطانى فقد وقع **عبد العزيز آل سعود** معاهدة دارين عام ١٣٢٤ هجرية. وإعترفت السلطات البريطانية بنفوذه وحكمه فى شبه الجزيرة العربية، ونتيجة لتأييد الشعب للملك والوقوف خلفه وتحت قيادته، بجانب الإعتراف الدولى بتلك الدولة فقد أصدر المرسوم الملكى رقم ٢٧١٦ لسنة ١٣٥١ هـ الخاص بقيام المملكة العربية السعودية وإعتبار يوم ٢٣ سبتمبر اليوم الوطنى للمملكة، وأرسى الملك **عبد العزيز** قواعد النهضة الحديثة فى داخل الدولة السعودية وقواعد علاقات المملكة بالشعوب والدول الأخرى، وكان يسعى للتوحد مع البلاد العربية عن طريق عقد العديد من الإتفاقات مع مصر والأردن والعراق، كما أنه وقف بجانب أندونيسيا والفلبين وكشمير، وإهتم بالقضايا العربية فى سوريا ولبنان، وفى محاولة لإيجاد كيان للدول الإسلامية ثم إنشاء منظمة لهذه الدول وكان مقرها الدائم فى جدة بغرض الإهتمام بقضايا الدول والشعوب الإسلامية.

كلمة أخيرة

إن المملكة العربية السعودية لا تتخلى عن مواقفها الوطنية والقومية، ولا تتوانى عن مساندتها غير المحدودة لكل العرب والمسلمين فى محنتهم، ودعم الدول والشعوب، وتقديم ما لديها من إمكانات لخدمة الإسلام والمسلمين بجانب رعايتها للبيت الحرام وتقديم كل الخدمات للحجاج وإعتبار هذه الخدمة شرف أنعم الله به على المملكة.

دراسة الجدوى (١)

بقلم محاسب سعيد رجب شرف

أصبح اليوم الإقدام على مشروع جديد يتطلب دراسته دراسة إقتصادية وإجتماعية ومالية شاملة (وهي ما تسمى بدراسات الجدوى الإقتصادية) لمعرفة مدى نجاح المشروع من عدمه . ومدى تكلفته ومدة إسترداد راس المال المستخدم فى المشروع.

ولنلقى نظرة على موضوع دراسات الجدوى - فإنه لابد لنا أن نعرف كلمة مشروع - **وكلمة مشروع معناها** خطة أو فكرة أو مفهوم آخر شئ على الورق فقط لذلك فإن أى مشروع فى حالة إقراره يتطلب أن يخصص له مجموعة من الموارد سواء كانت هذه الموارد بشرية أو مادية.

وإذا كان المشروع ستساهم فيه الدولة فإن الأمر يستلزم معرفة ما إذا كان المشروع يستحق أن يخصص له موارد أو لا - ويستلزم الأمر أيضاً معرفة مركز هذا المشروع بالمقارنة بالمشروعات الأخرى المعروضة أمام الدولة - بمعنى أن هناك أولويات أمام الدولة للمشروعات المختلفة . لذلك تظهر هنا أهمية دراسة الجدوى للمشروع حتى تقرر الدولة بناءً على هذه الدراسات أولوية المشروع من حيث التنفيذ.

أما إذا كان المشروع خاص بفرد أو بشركة تضامن أو مساهمة فإن الفرد أو الشركة ترغب فى التأكد من أن المشروع سوف يحقق للشركة أو الفرد مجموعة الأهداف الخاصة به . ومن هذه الأهداف عائد الإستثمار مثلاً . وكذلك فترة إسترداد رأس المال والأهم المحافظة على رأس المال المدفوع .

كما أنه لإنشاء مشروع جديد لفرد أو لشركة - فإن هذا المشروع يتطلب الحصول على ترخيص خاص من الدولة . لذلك فإن الدولة قبل أن تصدر ترخيصها بالمشروع فإنها تحتاج إلى دراسة جدوى للمشروع قبل إصدار الترخيص . كما أن المشروع قد يحتاج إلى قرض (أو تمويل) من أحد البنوك لذلك فإن البنك الممول يطلب دراسة الجدوى للمشروع ضمن طلبات أخرى منها الضمانات العينية أو المادية قبل الموافقة على الإقراض أو التمويل.

ولما كانت دراسات إقتصاديات المشروع الجديد تهدف فى النهاية إلى تقرير جدوى المشروع من عدمه - فإن هذه الدراسة تحتاج إلى :

١- خبرات فى التسويق: **وذلك لإعداد دراسة الجدوى التسويقية للمشروع.**

٢- خبرات فى ميدان الإنشاء :

حيث تحتاج إلى خبرات فى الهندسة الإنشائية والهندسة المعمارية والهندسة الميكانيكية والهندسة الكيماوية وذلك لإعداد دراسة الجدوى الهندسية والفنية للمشروع.

٣- خبرات فى ميدان التمويل والإستثمار :

حيث تحتاج الدراسة لخبراء فى التمويل والإستثمار .

٤- خبرات فى ميدان الأفراد :

حيث تحتاج خبراء فى شئون الأفراد لمعرفة نوعيات ومؤهلات وخبرات الأفراد الذى سيقوم المشروع على أكتافهم.

٥- خبرات فى ميدان الإحصاء وبحوث العمليات :

وهذه الخبرات هى التى ستزود فريق الدراسة بالأدوات والوسائل التى تساعدهم فى القيام بدراستهم المتخصصة.

٦- خبرات فى ميدان التخصص فى المشروع :

فإذا كان المشروع إنشاء مطار فإن الأمر يتطلب وجود متخصصين فى إنشاء المطارات إذا كان المشروع مستشفى فإن الأمر يستلزم الإستعانة بأطباء متخصصين فى إدارة المستشفيات ويعاون فريق البحث .

ولما كانت الدراسة الإقتصادية تكلف كثيراً إذا تم إعدادها بشكل عملى منظم وبالتالى فإنه توفيراً للوقت والمال والجهد فإنه يفضل أن تتم دراسة مبدئية أو تمهيدية PRE-FEASIBLITY وهى تهدف إلى تقرير عما إذا كان الأمر يستحق فعلاً إعداد دراسة جدوى بشكل تفصيلى أم لا وهذه الدراسة المبدئية عبارة عن دراسة إقتصادية ولكنها ليست متعمقة .. وهذه الدراسة المبدئية يمكن أن تقرر مدى نجاح المشروع من عدمه.

فإن أظهرت هذه الدراسة نجاح المشروع فإنه يمكن إعداد دراسة الجدوى . أما إذا أثبتت عدم نجاح المشروع فإنه يمكن صرف النظر عن المشروع.

وعلى أية حال فإننا سنوجز فيما يلى مراحل الدراسة الإقتصادية لأى مشروع .

المرحلة الأولى
دراسة العلاقة بين المشروع والبيئة

وفى هذه المرحلة تتم دراسة العلاقة بين المشروع والبيئة التى سوف ينشأ فيها كما تتضمن هذه الدراسة تحديد مدى تمشى المشروع مع اللوائح والقوانين المنظمة للأعمال فى الدولة أو فى الدول التى سيتعامل معها هذا المشروع - كذلك مدى تمشى المشروع مع القيم والعادات والتقاليد السائدة فى المجتمع ، كذلك دراسة إستطلاعية للسوق ودراسة لسوق المال والإستثمار ودراسة إستطلاعية للنواحى الفنية فى البيئة التى ترتبط بالمشروع ، وكذلك دراسة إستطلاعية لمراكز البحوث والتطوير التى تهتم بهذا النوع من المشروعات.

المرحلة الثانية
دراسة الطلب

وتشمل هذه المرحلة تقدير الطلب المتوقع على خدمات أو منتجات هذا المشروع ويتم ذلك بعد تحديد من هو المستهلك المرتقب وتحديد سعر البيع للخدمة أو المنتج وبالطبع فإن الأساليب والوسائل تختلف لتحديد ذلك بإختلاف طبيعة ونوع السلعة أو الخدمة المتوقع تقديمها للسوق.

المرحلة الثالثة
الدراسة الفنية والهندسية

وتشمل هذه المرحلة تحديد أنواع المعدات الأدوات والآلات المطلوبة كذلك تصميم المبانى اللازمة وكذلك التنظيم الداخلى للمشروع . وطبعاً فإن طبيعة هذه الدراسة تختلف من مشروع لآخر فمثلاً فى حالة إنشاء فندق يتطلب معرفة مجموعة بيانات تختلف عن تلك المطلوبة إذا كان المشروع إنشاء مستشفى أو مطار . وكذلك فإن البيانات سوف تختلف إذا كان المطلوب إنشاءه ، فندق أربعة نجوم عن الفندق الخمسة نجوم ، كذلك فإن الأمر يختلف إذا المطار مطار داخلى أو ميناء جوى . من حيث الموقع ونوعية الراكب ... وهكذا.

المرحلة الرابعة
الدراسات التجارية والمالية

وتشمل هذه المرحلة تقدير التكاليف المختلفة المطلوبة لإنشاء وتأسيس وتشغيل المشروع ، كذلك تقدير الإيرادات المتوقعة من المشروع وكذلك تقدير عائد الإستثمار وكذلك تقدير فترة إسترداد رأس المال ، وغير ذلك **من المقاييس المالية . وبناء على هذه المراحل الأربعة يتم تحديد.**

أولاً : ربحية المشروع

ثانياً : فترة إسترداد رأس المال

المرحلة الخامسة
الدراسة الإجتماعية

وهذه المرحلة تهتم بالتركيز على أثر إنشاء المشروع على الإقتصاد القومى . فمثلاً يتم حساب أثر المشروع على معدلات البطالة أو العمالة . وكذلك على حصيلة الدولة من العملات الصعبة . وكذلك على مدى تأثر البيئة من المشروع (مثلاً هل هناك عوادم تضر بصحة الإنسان أو الزروع .. وهكذا).

ويلاحظ مما سبق أن مراحل دراسة الجدوى المختلفة مرتبطة بعضها البعض

ففى نهاية كل مرحلة يتم إتخاذ قرار هو :

* عدم الإستمرار فى دراسة الجدوى؟ أو الإستمرار والإنتقال للبدء فى المرحلة التالية . فمثلاً إذا كانت نتائج الدراسة التسويقية نتائج سلبية فإنه من الواجب عدم الإنتقال للمرحلة التالية لدراسة الجدوى .. وهكذا.

* نتائج كل مرحلة عبارة عن مدخلات للمراحل التالية لدراسة الجدوى.

لا يستطيع المهندس البدء فى الدراسة الفنية للمشروع إلا إذا حصل على نتائج الدراسة التسويقية . حيث أن حجم المصنع أو المطار .. إلخ يعتمد على رقم الأعمال التقديرى الذى يتم الحصول عليه من الدراسة التسويقية ، كذلك لا يستطيع المحاسب البدء فى الدراسة التجارية قبل أن يحصل على أرقام الإيرادات المتوقعة من الدراسة التسويقية وأرقام التكاليف من الدراسة الفنية . أيضاً يحتاج المهندس إلى نتائج الدراسة البيئية لكى يصمم المشروع ويحدد العمالة المطلوبة ووسائل النقل المطلوبة وهكذا.

* أى خطأ فى أى مرحلة يؤدى إلى خطأ فى المراحل التالية:

فمثلاً إذا تم تقدير رقم المبيعات بشكل مغالى فيه فإن ذلك سوف يؤثر على حجم المشروع وبالتالى على تكاليف التشغيل ثم على إقتصاديات المشروع .

وبعد فهذه مقدمة لدراسة الجدوى - حاولت قدر المستطاع ان اقربها للأذهان آملاً إذا كان فى العمر بقية ان اواصل حلقات دراسات الجدوى الإقتصادية ليستفيد بها الجمع فى مجتمع الطيران المدنى الذى أنتمى إليه منذ نصف قرن.

تعريف بالكاتب

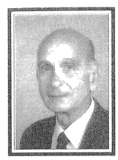
الإسم : سعيد رجب على شرف

المؤهلات الدراسية :

١- بكالوريوس المعهد العالى للعلوم المالية والتجارية سنة ١٩٥٢ الذى أصبح كلية التجارة عين شمس سنة ١٩٥٤ .
٢- شهادة تخصص فى العلاقات العامة من الجمعية المصرية للعلاقات العامة سنة ١٩٦١ .
٣- شهادة تخصص فى العلاقات العامة من الجامعة الأمريكية بالقاهرة سنة ١٩٦٢ .
٤- شهادة تخصص فى الإدارة العامة من الجامعة الأمريكية بالقاهرة سنة ١٩٦٣ .
٥- شهادة تخصص فى الجدوى الإقتصادية سنة ١٩٨٣ من الجهاز المركزى للتنظيم والإدارة بالقاهرة.

الوظائف التى شغلها :

١- محاسب بهيئة الطيران المدنى بالقاهرة سنة ١٩٥٢ .
٢- مدير مكتب رئيس مجلس إدارة مصلحة الطيران المدنى بالقاهرة حتى سنة ١٩٦٧ .
٣- المدير المالى لمصلحة الطيران المدنى الليبية من ١٩٦٧-١٩٧٠ .
٤- المدير المالى والإدارى لمجلس الطيران المدنى للدول العربية التابعة لجامعة الدول العربية سنة ١٩٨٠ .
٥- مدير عام الشئون المالية بهيئة الطيران المدنى بالقاهرة سنة ١٩٨١ .
٦- وكيل ثم وكيل أول وزارة الطيران المدنى بالقاهرة حتى عام ١٩٩٠ .
٧- المستشار المالى والإقتصادى لرئيس هيئة الطيران المدنى بالقاهرة من عام ١٩٩٠ إلى عام ٢٠٠١ - وهو الذى وضع نظام الـBOT بالنسبة لمطار مرسى علم .
٨- مستشار إدارى للسيد الربان رئيس مجلس إدارة الشركة الدولية للملاحة والشحن حتى الآن.



الجريمة فى النقل البحرى

الجزء الخامس
جرائم تغيير وجهة السفينة

بقلم/ عبد العزيز أبو قنديل

تعرضنا فى العدد السابق لجرائم الحاويات ونتعرف فى هذا العدد على جرائم تغيير وجهة السفينة.

فى أغسطس سنة ١٩٧٩ قامت سفينة قبرصية إسمها Betty بشحن ٣٥٠٠ طن حديد تسليح و ٥٠٠٠ متر خشب فى ميناء Rijeka للتوجه بها إلى ميناء «جدة». وبدلاً من الإتجاه إلى بورسعيد لعبور قناة السويس. غيرت السفينة مسارها إلى ميناء «جونيه» فى لبنان حيث أفرغت حمولتها بصفة غير قانونية. اشتط غضب المستورد السعودى من هذا العمل وانتهى الأمر إلى أن فرضت السلطات السعودية حظراً فورياً على السفن التى تزور الموانى اللبنانية.

كان للمجرمين المسئولين عن حادث الباخرة Betty دور فعال فى إظهار مشكلة الجريمة البحرية على المستوى العالمى. فقد جاءت أخبارها فى عناوين الصحف والأنباء فى العالم، وفى ٢٩ أكتوبر سنة ١٩٧٩ طلب الحكومة اللبنانية من المنظمة البحرية الدولية IMO دراسة هذا الخطأ والحظر المفروض على سفنها فى الموانى السعودية. وكان ذلك من العوامل التى ساعدت على تشكيل المكتب البحرى العالمى IMB عام ١٩٨١.

ما هو تغيير وجهة السفينة؟

فى ظل عقد نقل بضائع البحر وبسبب التأمين البحرى. فإن تغيير وجهة السفينة يعنى الخروج عن الطريق المحدد فى العقد أو الطريق المعتاد. وقد تكون الأسباب المقبولة لتغيير المسار هى لإنقاذ الأرواح أو لمساعدة سفينة فى خطر أو للحصول على مساعدة طبية. وعلى السفينة معاودة مسارها العادى بعد زوال السبب الذى من أجله غيرت مسارها.

لكن عند مناقشة الجرائم البحرية. فإن معنى تغيير وجهة السفينة عادة يشمل السرقة والإستيلاء على البضائع. فبدلاً من التوجه إلى الجهة المقصودة والمتفق عليها. تغير السفينة مسارها وهى فى الطريق إلى جهة أخرى حيث تباع البضائع بصورة غير قانونية. وبعد ذلك تُغرق السفينة عمداً ويبلغ أنها غرقت. أو تختفى السفينة وتغير شخصيتها وتظهر مرة أخرى بإسم آخر.

وهنالك عدة أسباب لتغيير وجهات السفن يمكن تصنيفها كالآتى:

أ- الرغبة فى إفشال عقد المشارطة.

ب- أن يكون مالك السفينة فى ضائقة مالية.

جـ- وجود أسباب خارجة عن سيطرة مالك السفينة.

د- نية مالك السفينة فى الغش منذ البداية.

أ- الرغبة فى إفشال عقد المشارطة:

فى بداية السبعينيات زادت أسعار البترول أربعة مرات. وكانت النتيجة ظهور الدول الغنية فى الشرق الأوسط وغرب أفريقيا. وبدأت هذه الدول استيراد كميات هائلة من مواد البناء مثل الأسمنت وحديد التسليح. فى هذه المرحلة لم يُدرك أحد أن الموانى المتوفرة وقتها لم تستطع إستيعاب تداول البضائع المتزايدة. ونتيجة لذلك حدث التكدس الحاد فى الموانى ووصل إنتظار السفن إلى ٦ أشهر فى ميناء مثل لاجوس فى نيجيريا. وكانت هذه السفن تُستأجر بواسطة أناس مخاطرين لم يكن لديهم القدرة على الرؤية المستقبلية لهذه التأخيرات الطويلة. وحدث أن كثيراً من هؤلاء المستأجرين لم يستطيعوا دفع الغرامات أو كسب الوقت المفروض. وبالتالى كان ملاك السفن فى موقف صعب. فسفنهم كانت مملوءة بالبضائع وكانوا - فى معظم الأحيان - ملتزمين بتسليم البضائع إلى أصحابها حسب عقود المشارطة. سواء حصلوا على أجور الشحن أو لم يحصلوا عليها. فقام بعض الملاك بتفريغ حمولاتهم وتخزينها فى موانى أخرى مع الحجز عليها وفاءً لإستحقاقاتهم من أجور الشحن وغرامات التأخير .. أما الملاك الأقل أمانة فقد رأوا أنه بدلاً من تخزين البضائع المحمولة. فإنهم قد يحققوا أرباحاً بمجرد بيعها. وقد ساعد الإحتلال السياسى فى لبنان فى ذلك الوقت على تسهيل دخول السفن إلى بعض موانيها الصغيرة وبيع بضاعتها فيها.

كما كانت هناك موانى أخرى تقبل البضائع المسروقة مثل «كوناكرى» فى غينيا بيساو.

ب- أن يكون مالك السفينة فى ضائقة مالية:

هذه الحالات تشمل عادة ملاك السفن الأمناء والذين يعملون فى حدود ميزانيات متواضعة. والأمر لا يحتاج إلا مشكلة صغيرة مثل تأخير الرحلة لتحدث مشكلة عجز فى السيولة النقدية لدى الملاك. فإذا كان المالك ليس لديه إحتياطى نقدى كافى فإنه يلجأ إلى إرتكاب جريمة تغيير وجهة السفينة وبيع شحنتها مضطراً.

جـ- وجود أسباب خارجة عن سيطرة مالك السفينة:

يُقال «أن الأشياء الغريبة تحدث فى البحر» فأحياناً يجد ملاك السفن السذج أنفسهم فى مواقف غير متوقعة بأن تفشل الرحلة وتنتهى إلى نشاط غير قانونى. ومثال على ذلك الرحلة النهائية المشئومة للسفينة Caspar التى شحنت بضائع عامة من «بومباى» إلى «جدة». لم يحدث شىء خلال الرحلة. ولكن عندما وصلت إلى ميناء «جدة» رفضت السلطات السعودية دخولها الميناء. والسبب الذى أعلنته السلطات هو أن السفينة سبق أن زارت موانى فى إسرائيل. ومن ثم وضعت فى القائمة السوداء بواسطة المقاطعة العربية. وجد مالك السفينة نفسه فى موقف صعب. صحيح أن السفينة كانت ترتاد الموانى الإسرائيلية ولكن كان ذلك أيام المالك السابق للسفينة. إلا أن المقاطعة العربية فى دمشق رفضت هذا التعليل. بدأ بترول السفينة وتموينها تنفد وأرهق البحارة. وبعد أن طرق مالك السفينة جميع القنوات القانونية دون جدوى أمر مالك سفينته بالتوجه إلى «جيبوتى». كانت السفينة قد مضى عليها شهرين منذ دخولها البحر الأحمر. بدأ مالك السفينة يفقد الأموال وفكر فى الإحتمالات والحلول المختلفة بما فيها إغراق السفينة وأخيراً وبعد مرور سنة كاملة توجهت السفينة إلى مصر حيث نقلت الشحنة إلى سفينة أخرى. وبيعت السفينة نفسها كخردة بمبلغ ٣٠ ألف جنيه مصرى.

د- نية مالك السفينة فى الغش منذ البداية:

بخلاف الأصناف الثلاثة السابقة. فإن تغيير وجهة السفينة فى هذه الحالة يكون عمداً ومدبراً ويجب أن يسمى «تغيير غير قانونى لوجهة السفينة» ففى هذه الحالة تغيّر السفينة مسارها وتغير إسمها وتفرغ حمولتها بصفة غير قانونية. وفى معظم الحالات لا تُغرق السفينة ولكنها تظهر مرة أخرى بشخصية مختلفة. وهذا النوع من الحالات منتشر فى الأماكن التى تكون فيها الموانى ليست تحت السيطرة والإشراف التام بسبب الحروب الأهلية والإضطرابات السياسية المحلية. أو فى بعض حالات فرض الحصار التجارى عليها وإحدى الدول التى كانت ملجأ لهذه الجرائم هى لبنان فقد حقق تغيير وجهات السفن غير القانونى شهرة حقيقية بالإستفادة من مشاكل لبنان. حيث كان القانون والنظام منعدمين فيها فى أواخر السبعينيات إلى أوائل التسعينيات. فالسوق الجائع كان مستعداً لإستيعاب أى بضائع من أى نوع وكان مسرحاً للجريمة البحرية. وظلت الجريمة تحدث فى لبنان حتى جاءت التغييرات فى البنية القيادية فى البلاد وبدأت الجريمة تأفل. إلا أن الدرس المستفاد هو أن الجريمة يمكن أن تحدث فى أى منطقة أو بلد آخر يقابل تقلبات سياسية أو حرب أهلية.

المشكلة اللبنانية:

يتسم شرق البحر المتوسط بأنه منطقة مشاكل لصناعة النقل البحرى. حتى أن ملاك السفن فى بعض الأحوال كانوا يتمتعون بدفع أقساط تأمينية أقل على سفنهم التى لا تبحر فى شرق البحر الأبيض المتوسط. فبعد مثلث «برمودا» و«المثلث الذهبى». لدينا الآن مثلث «الشرق الأوسط» ويشمل المنطقة بين اليونان وبورسعيد وطرابلس اللبنانية.

ففى دول شرق البحر الأبيض المتوسط يوجد الكثير من ملاك السفن الذين يتنافسون بشدة بينهم وأرباحهم هامشية ضئيلة. لذا كان إغراق السفن وإختطافها فى المنطقة شائعاً ومنتشراً.

وفى نهاية الثمانينيات زادت حوادث ضياع الشحنات لأن السفن كانت تلجأ إلى لبنان وتفرغ شحناتها فيها لتباع إلى العصابات الإجرامية المنتشرة هناك.

فى نوفمبر سنة ١٩٩٠ شحنت السفينة Chariot 1 ٤٠٠٠ طن سبائك ألمونيوم قيمتها ٨ ملايين دولار من رومانيا لنقلها إلى «تريستا» فى إيطاليا. وفى طريق رحلتها غيرت إسمها إلى Ra Ra وإتجهت إلى ميناء «رأس صلاتة» فى لبنان لتفريغ شحنتها. وبوصول المعلومات أن هناك سفينة تفرغ شحنة من سبائك الألمونيوم فى «رأس صلاتة»، إتصل المكتب البحرى العالمى IMB بمكتب رئيس وزراء لبنان وكان وقتها الدكتور **سليم الحص** الذى أمر البوليس بالقبض على السفينة. وعندما حضر البوليس إلى السفينة كانت معظم الشحنة قد أفرغت بواسطة المجرمين ولم يتبقى على السفينة إلا ٢٠٠ طن فقط. وفر الربان وأفراد الطاقم بعد تخريب أداة تسييرها وتم قطر السفينة إلى ميناء «طرابلس» المجاور. توجه المحققون من المكتب البحرى الدولى إلى ميناء طرابلس وبدءوا مع البوليس اللبنانى فى البحث عن الشحنة وتم إستعادة حوالى ٢٠٠٠ طن منها كانت مخبأة فى مخابئ سرية فى مناطق مختلفة فى شمال لبنان. وبعض الشحنة كانت فى حدائق بعض المنازل مغطاة بقماش. وتم إعادة البضاعة المستعادة إلى أصحابها فى فبراير سنة ١٩٩١.

عندما صعد المحققون إلى السفينة "Ra Ra" تم إكتشاف الحقيقة. فقد إشترى السفينة بعض المجرمين سنة ١٩٨٨ وكان إسمها Santa Maria وبدأت فى نشاطها الإجرامى. وعلى مدى عامين تغيرإسمها إلى Senator ثم إلى Sea wind ثم إلى Phoenix ثم إلى Nasos 1 ثم إلى Asco 1 ثم إلى Peggy ثم إلى Peggy Ra إلى Chariot 1 ثم أخيراً إلى Ra Ra. وخلال العامين استخدمت السفينة لتغيير وجهاتها وسرقة شحناتها من حديد وPVC وألومنيوم وغيرها وبلغت قيمة المسروقات ١٤,٨ مليون دولار. زادت مطالبات التعويض من شركات التأمين وأصبح لزاماً إتخاذ الخطوات العملية بدلاً من الكلمات وتكون فريق تحقيق خاص للمنظمة الذى وجد الآتى:

أ- أن ميناء «بيروت» وأحواضها الخمسة كانت أكبر ملاذ للسفن التى تغير وجهاتها وتليها ميناء «صلاتة».

ب- البحارة الذين إشتركوا فى هذه العمليات: ٢٥٪ من لبنان، ١٢٪ من غانا، ١٠٪ من اليونان و٦٪ من مصر.

جـ- أكثر الأعلام المستخدمة فى السفن فى هذه العمليات: ٣٩,٤٪ العلم اللبنانى، ٢٣,٥٪ العلم القبرصى ١٤,٧٪ علم بنما.

د- أحجام السفن المستخدمة فى هذه العمليات: ٥٢,٩٪ من ١٠٠١ إلى ٢٠٠٠ طن و ٢٦,٤٪ من ٣٠٠١ إلى ٥٠٠٠ طن و١٤,٧٪ أكثر من ٥٠٠٠ طن و٥,٨٪ تحت ١٠٠٠ طن. وأصغر سفينة كانت Smeen حمولة ٤٩٤ طن.

هـ- أعمار السفن كانت معظمها فوق ٢٠ سنة. وأقلها كانت أقل من ٢٠ سنة. وثلاث سفن أكبر من ٣٠ سنة.

و- لم يتوصل فريق التحقيق إلى زعيم واحد لهذه العصابات. إلا أنه تم حصر الكثير من أسماء ملاك السفن والتجار المشتبه فيهم.

وبنشر تقرير فريق التحقيق وضحت أبعاد المشكلة وأصبح العديد من أصحاب الشحنات وشركات التأمين يحذرون. وقلت عمليات لجوء السفن إلى لبنان وكان لنجاح عملية إعادة شحنة السفينة Chariot 1 إلى أصحابها أثر بالغ فى توجيه رسالة واضحة إلى المجرمين بأن صناعة النقل البحرى والسلطات اللبنانية لن يسمحوا لهم بالإستمرار فى السرقة. وبالإضافة كان لعودة الإتزان السياسى فى لبنان أثر فى وضع حد لهذه السرقات وتم حل مشكلة لبنان.

انواع أخرى لجريمة تغيير وجهات السفن:

إستمرت جريمة تغيير وجهات السفن فى مناطق أخرى من العالم بأشكال وأنواع مختلفة. وتعتبر الحادثة الآتية مثالاً لهذه الجريمة فى شكل الزعم بالإنقاذ وإعلان العوارية العامة General Average.

فى ٣ سبتمبر سنة ١٩٩٤ غادرت السفينة «الفتح» ميناء «باراناجوا» فى البرازيل إلى «مدراس» فى الهند وعليها شحنة من ١٤٠٠٠ طن سكر معبأ. وبدلاً من السير حول جنوب أفريقيا. إختار ربناها الطريق الأطول عن طريق البحر الأبيض المتوسط بزيادة ٢١٠٠ ميل أى بزيادة سير لمدة حوالى ٩ أيام بالإضافة إلى مصاريف عبور قناة السويس إلى البحر الأحمر. وفى يوم ٥ أكتوبر سنة ١٩٩٤ أعلنت السفينة أنها توقفت فى شرق البحر الأبيض المتوسط لعطل فى ماكيناتها ونقص فى زيت الديزل وأبلغت بذلك هيئة التصنيف «اللويدز» وهبت سفينة أخرى لإنقاذها وعرف فيما بعد أن السفينة المنقذة إسمها «إبراهيم» هى شقيقة «الفتح» وتمتلكهما شركة «الفتح للتجارة الدولية ش.م.م». إنتهت عملية الإنقاذ بأن قامت «إبراهيم» بقطر «الفتح» إلى ميناء الإسكندرية وأعلن الملاك أن ربابنة السفينتين قد وافقا على إتفاقية خاصة للإنقاذ. كما أعلنوا عن عوارية عامة وبموجبها طالبوا أصحاب الشحنة بدفع مبلغ ٢,٨ مليون دولار وهو نصيب أصحاب الشحنة فى تكاليف العوارية العامة. وفى ١٨ أكتوبر سنة ١٩٩٤ غيرت السفينة «الفتح» إسمها إلى Cape Vincent تحت تسجيل مؤقت من مالطا لمدة ٦ شهور. وظلت السفينة فى ميناء الإسكندرية ٥ أشهر وظل الملاك يطالبون أصحاب الشحنة بمبلغ الـ ٢,٨ مليون دولار ورفض أصحاب الشحنة الدفع ودارت المفاوضات وأدت إلى تسوية تجارية بين ملاك شركة الفتح وأصحاب الشحنة الذين باعوا شحنتهم إلى طرف ثالث بخسارة ١,٥ مليون دولار. هذا ودلت التحريات التى قام بها المكتب البحرى الدولى IMB أنه لم يوجد سبب يمكن تبريره لتغيير مسار السفينة وأن عملية الإنقاذ كانت عبارة عن عملية قطر فقط. وأوردت الشركة عدة تفسيرات لتغيير مسار السفينة ولم يكن أى منها معقولاً. وظهر أن السفينة ليس لديها تأمين على البدن Hull Insurance وأن الحماية التى كانت تغطيها من أحد نوادى الحماية والتعويض P+1 Club قد ألغيت بعد سفر السفينة من البرازيل مباشرة ثم أن إتفاقية الإنقاذ بين ربابنة السفينتين والتى تم إعدادها بعد عملية الإنقاذ المزعومة كانت نموذجاً قانونياً دقيقاً وكان مستحيلاً إقناع القاضى المحلى ببطلان هذه الإتفاقية تحت القانون المصرى لسنة ١٩٩٠ بشأن مكافآت الإنقاذ لأنه حسب القانون تعتبر الإتفاقية الخاصة صحيحة. ورغم أن هذا القانون وضع لحماية البرئ إلا أن هذه الحادثة بينت طريقة إستخدام هذا القانون لمطالبة أصحاب الشحنة البراء بهذه المطالب الجائرة الأحادية الجانب.

سبل منع السفن من تغيير وجهاتها:

فى معظم الجرائم هناك نزاع منذ البداية بين المجرم والضحية. فالمجرم يحاول العمل ضد إرادة الضحية. وفى جرائم الإحتيال تختلف الأشياء فالمجرم يحاول عن قصد إدخال الطمأنينة والسرور على الضحية. فهو يعرض على الضحية بضائع أو خدمات بأسعار لا تستطيع الضحية رفضها وكذلك الوضع فى جريمة تغيير وجهات السفن. فالمالك مستعد لعرض وقبول أسعار نقل تجذب أصحاب الشحنات أو مستأجرى السفينة. وهو يفعل ذلك لأنه ليس لديه النية لتوجيه سفينته إلى الوجهة القانونية المطلوبة. وفى معظم الحالات تسير السفينة فى رحلة أقصر بكثير إلى ميناء يناسب إختطاف الشحنة. أما المالك فسيكون قد تسلم أجرة الشحن التى تغطى مصاريف الرحلة القصيرة. وبعد بيع الشحنة يكون قد حقق ربحاً وفيراً حتى ولو قبل سعراً للشحنة أقل من قيمتها فى السوق.

من السهل إنتقال السفن حول العالم وزيارة الموانئ بدون رقابة أو عقبات. وكتب كثيرون عن «الأعلام المريحة» وسهولة إجراءات التسجيل فى تلك الدول. لذا فإن السفن التى تحمل أعلام الدول المريحة تقدم فرصاً ممتازة لمجرمى تغيير وجهات السفن. فعند دخول أى سفينة إلى الميناء، تقوم السلطات بطلب تقديم شهادات تسجيل السفينة وشهادات هيئة التصنيف. وعند الإطلاع على هذه المستندات يلاحظ أنها ليست موثقة من السلطات المانحة لها. وما دام الربان يستطيع تقديم مجموعة معقولة من المستندات حتى ولو كانت مزورة. فإن السفينة ستمنح تسهيلات إستخدام الميناء بدون مشقة. أما إذا أريد مواجهة الغش. فيجب على سلطات الميناء والوكلاء الملاحيين بذل جهد أكبر فى البحث عن السفن والملاك الذين يمثلونهم.

ومواجهة منع السفن من تغيير وجهاتها تبدأ من المشترى. فشراء البضائع بنظام C+F أى السعر وأجرة النقل أو بنظام C.I.F. أى السعر والتأمين وأجرة النقل يضع المشترى فى موقع المسئولية عن مخاطر الرحلة البحرية مع أنه يوكل المسئولية عن النقل البحرى إلى البائع. وما لم تحدد بنود وشروط النقل البحرى بواسطة المشترى. فإن البائع سيبحث عن أرخص السفن للقيام بالمهمة. فإذا أريد منع جرائم تغيير وجهات السفن فإن على المشترى أن يكون له دور نشيط فى ترتيبات النقل البحرى. فهو سوف يكون فى مركز أحسن لتقييم المخاطر وسيتصرف طبقاً لها.

وعلى المشترى أن يفكر ويتدبر فى النقاط التالية:

أ- هل يتعامل مع شاحن أو مورد ذو سمعة طيبة؟

ب- هل يستخدم سمسار تأجير سفن وخطوط ملاحية جيدة الأساس؟

جـ- الحذر من عروض الأسعار المنخفضة بشكل ملحوظ سواء للبضاعة أو النقل البحرى.

د- الإبتعاد عن الشركات التى لديها سفينة واحدة والتى ليس لديها أى ممتلكات أخرى.

هـ- إستعلم جيداً عن عمر وحالة السفينة التى ستنقل الشحنة.

و- دلت الخبرة على أن السفن التى تعمل فى جرائم تغيير وجهات السفن تكون فى أواخر أيام حياتها العملية.

tum forms the basis for a description of the curvature of the earth, & a vertical one describe elevations.

Previously when making maps, the ellipsoid was used as a model of the earth. Therefore, in different parts of the world different ellipsoids were used. Hence, positions that refer to one datum will not be adequate where other datum have been used. However this error can be handled by indicating on charts how satellite positions can be corrected. (Satellite derived positions).

Berking (2003) explained that a new system named WGS 84, is ideal for avoiding such error. Charts projected under this system are clear from having this error. Nevertheless, unfortunately not all charts are yet under this system.

5-Multi Path Error:

According to Fleming (97), Berking (2003), Multipath refers to signals from GPS satellites, which are reflected from objects, e.g., large vessels in the vicinity or ship structural elements, before reaching the GPS antenna. Multipath signals add (algebraically) to the desired line-of-sight signal, and thereby decrease the accuracy of measurements made with the latter.

Intentional Disruptions

It was recognized by the US military that the GPS satellites themselves could be subject of a direct attack. Jamming is the intentional RFI with the purpose of preventing receivers in the target area from acquiring or tracking GPS signals.

Airborne, low power (1 Watt) jammers will cause receivers within a range of 10 km to lose lock on the satellite signals and deny acquisition to the GPS signals For receivers within a range of 85 km.

More sophisticated jammers, which deploy GPS-like signals prevent acquisition for distances up to 1000 km. Such jammers are serious threats to GPS users. They are relatively easy to construct, inexpensive and can already be obtained from the Internet. However, The biggest limitation is power - large batteries are required to have jammers running for a long time.

Spoofing:

In this technique, a GPS receiver lock on legitimate-appearing false signals. This threat was the reason that the US military switched on Anti-Spoofing of the GPS signals in 1994, which consists of an encryption of the GPS P-code into the secret Ycode.

Meaconing:

Goes one step further, that it receives, delays and rebroadcasts radio navigation signals to confuse GPS users. No spoofing devices are currently known to exist.

Selective availability:

Each satellite transmits over three frequencies, one being assigned to civilian use. Under Selective Availability, an intentional error is introduced to the civilian signal, creating positional variation of from 0 to 300 feet.

DGPS:

The DGPS is more accurate than the GPS. However, all the unintentional errors, which are applied to GPS, also affect the DGPS, in addition to the added cost of the equipment and the limited coverage area.

For most DGPS systems. According to Flemming (1997), the most important error sources are, in decreasing order of importance:

Multipath, correction latency, and tropospheric delay. When these error sources are properly controlled, DGPS systems can provide accuracies between a few inches and approximately 15 feet. Increases in DGPS position errors also occur when the ground station and ship do not have the same manufacturer and model GPS receiver, or when the ground station and ship receivers use different satellite ephemeris/clock data (specifying the satellite orbital parameters).

Correction Latency

Flemming (1997) noted that Correction latency, also called staleness, refers to the delay between the time of validity of a differential correction at the ground station and the time that the correction is applied in the ship. Delays in processing at both ends of the ground-to ship data link,, combined with the effect of Selective Availability (which causes GPS errors to change at a much more rapid rate than they would as a result of natural effects such as ionosphere or tropospheric delays) can cause stale corrections to introduce unacceptably large errors.

Conclusions

GPS is subject to a number of vulnerabilities that can compose safety and operational threat to its users. The safety impacts apply mainly to aviation and, to a lesser extent, maritime users. To the surveying and mapping community GPS outages mainly have an operational impact.

Mitigation strategies however are useful and required. But it will not make GPS and its users completely immune against the threats of intentional and unintentional disruptions.

References:

Beacon Company of Egypt (2000). Egypt Marine DGPS. Retrieved from the world wide web on 17/3/2003 from:
http://www.beacon-egypt.com/dgps.htm

Berking B. (2003). GPS system. Unpublished lecture notes handouts & slides. World Maritime University, Malmo, Sweden.

Fleming G. G (1997). DGPS Requirements. Retrieved from the World Wide Web on 19/3/2003 from:
http://www.volpe.dot.gov/acoustics/docs/dgpsreqs.pdf

Geo Informatics (2002): GPS Limitations & vulnerabilities. Retrieved from the World Wide Web on 18/3/2003 from:
http://www.geoinformatics.com/issueonline/issues/2002/april_2002/pdf_april/22_23_article.pdf

Geo Informatics (2002): Navigation in Europe Quo Vadis? Retrieved from the World Wide Web on 18/3/2003 from:
http://www.geoinformatics.com/issueonline/issues/2002/december_2002/pdf/12_15_gnss.pdf

Navigate (2002). Electronic Aids to Navigation. Global Positioning System. Retrieved from the World Wide Web on 19/3/2003 from:
http://home.att.net/~agligani/navigation/GPS.htm

SWEDISH RADIO NAVIGATION PLAN SUMMARY (2002). Retrieved from the World Wide Web on 19/3/2003 from:
http://www.sjofartsverket.se/tabla-a/pdf/a175_8.pdf

Taha M. Y, Abdel Hafez M. & Ashor M (1999). Vessel Traffic Management System (VTMS) in the Gulf of Suez and entrance to the Gulf of Aqaba. "Evolution to Coincide with the 21st Century". 4th Marines Convention. June 1999. Cairo Egypt.

United States Coast GUARD (1999). Limitations Of DGPS. Retrieved from the World Wide Web on 20/3/2003 from:
http://pasadena.wr.usgs.gov/office/hudnut/NPS_talk/sld008.htm

Volpe J. A. (2001). Vulnerability Assessment of The Transportation Infrastructure, Relaying on Global Positioning System. Retrieved fro the world wide web on 17/3/2003 from:
http://www.navcen.uscg.gov/archive/2001/Oct/FinalReport-v4.6.pdf

* * *



By Captain: Ibrahim El Attar

Limitations and Vulnerabilities of the GPS System

Introduction

For centuries navigators and explorers have navigated by fixed stars. However, gradually ships increased in size & technology. Consequently, the demand for accurate and precise navigation evolved.
Satellites enable flexible communication and precise navigation that were unimaginable 20 years ago. Nevertheless, as most of manmade devices, navigating with satellites has its own limitations & vulnerabilities.

Limitations & vulnerabilities of GPS:

The Global Positioning System (GPS) has come into widespread use by both the military and the civil community. However, There is a growing awareness of the limitations and vulnerabilities of the GPS system. These limitations not only affect the accuracy of the system, but also its reliability, integrity and availability.

The primary signal characteristic that makes the GPS vulnerable is the low power of its signal (10?16 watt). A receiver can lose lock on a satellite due to an interfering signal that has a value little higher than the minimum received GPS signal.

A number of ground- and space-based augmentation systems have been implemented to overcome or reduce these limitations. The augmentation systems provide differential corrections to improve positioning accuracy and integrity messages to inform a user whether or not it is safe to use GPS for positioning and timing. Nevertheless, GPS remains vulnerable to a number of intentional and unintentional disruptions.

Unintentional Disruptions:

Unintentional disruptions have a number of different origins:

1-Ionosphere:

The ionosphere can be described as a spherical shell around the Earth, extending towards a height of about 1000 km, with free electrons moving in it. The number of electrons depends on the solar activity. (Solar Flares).

The highest concentration of electrons can be found in a layer at an altitude of approximately 350 km (F layer). Fluctuations of electrons can diffract the GPS signal into a pattern of amplitude and phase variations that moves across the surface of the earth. That process is called scintillation, causing some receivers to lose lock.

2-Radio Frequency Interference

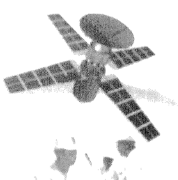
The USA Department of Transport (DOT), expressed its deep concerns in its published report, that the GPS signals can be also interfered Radio Frequency Interference which can be generated from VHF, Radar, GSM mobile sets & television broadcast to some extent.

2-1 VHF Interference

Fixed or even mobile VHF Transmitters might interfere with GPS signal up to 5 miles, however this can be managed during GPS instillations through the use of inline filter at the transceiver antenna connector as explained by Berking.(2003)

2-2 Ultra Wideband Radar (UWB):

A research done by Volpe (2001) showed that, radar sets used by airports using (S) band do not have any interference with GPS. Nevertheless, ultra wideband radars generate short pulses that produce low power signal with a very wide bandwidth (0-3 GHZ). If the pulse transmit times are not randomized, there may be also spikes in its output. However, the amount of power in narrowband is nearly negligible. But because GPS signal is so low, a receiver can lose lock if there is interference from (UWB) radar's.



2-3 Mobile Satellite Communications:

GSM mobile telephones that use the frequency (1610-1660 MHZ) can produce wideband power raising the noise level. A receiver will not be much effected, but if multiple devices are used at the same time. It might affect receivers in the vicinity. Further more as described by the (DOT), harmonic emissions from geostationary satellites that transmitters using frequency (1525-1559 MHZ) can introduce interference to the GPS system.

3-Receivers accuracy

A GPS receiver can malfunction for many reasons. As illustrated by Berking (2003), A receiver of low quality will be effected by:

1. Masking and reflection. This can happen while a vessel is transiting under a bridge.
2. Low quality receivers might loose track of ships position while performing certain maneuvers such as the turning circle, or heavy yawing by the ship. Accordingly, the motion of GPS antenna might also affect low receivers capability to continuous locking.
3. GPS receiver like any other electronic device is subject to complete or partial failure.
4. GPS antenna cable



might part for a reason or another. Although not very common but as illustrated by Berking (2003), it caused the cruise ship "Royal majestic" to run aground. Hence navigators should never relay on one device only for position acquiring.
5. In large ships there is a significant change in draft in-between (loaded/ Ballast) conditions. Therefore, the Height of antenna should be corrected as per the ship condition.
6. Occasionally, it happens that wrong data is uploaded to the satellites by the control segment. Although this rarely happens, one such a wrong upload, which was corrected already after six seconds, resulted in cell phone networks in the USA that were down for hours up to several days (GPS is not only used for positioning, but also for timing applications, such as the synchronization of telecom and financial networks).
7. Low quality receivers will provide 100 meters accuracy, which is not acceptable in approaching harbor.
8. The whole system belongs to USA military. Hence it is liable to complete shutdown.

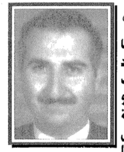
4- Geodetic Datum:

Poseidon co. (1999) describes the geodetic datum that it is a reference to a description of the earth. Where a horizontal geodetic da-

شركات الشحن والتفريغ (الجزء الخامس)

قياس معدلات الشحن والتفريغ الصحيحة!

بقلم: عبد الحميد مرسى عنبر
محام بالنقض والدستورية العليا باحث وإستشارى النقل البحرى والجوى



يجب أن لا ننخدع فيما يروجه البعض بإرتفاع معدلات الشحن والتفريغ لشركة ما عن المعدلات العالمية فالتسويق لا يجب أن يتجاوز الحدود العلمية لعلم الإقتصاد البحرى والموانئ. والذى أرسى مفاهيم محددة لقياس طاقة الميناء وكيفية إحتساب طاقة الرصيف والتخزين .. إلى أخر الموضوعات التى تتطور بتطور النقل البحرى. و إذا كان التسويق علم فإنه لا يجب لمن يمارسه أن يدلى للمسئولين بصورة مقارنة بين الأداء الداخلى والأداء العالمى إلا إذا ألم بمفاتيح القياس العالمى للموانئ حتى نخرج بحقيقة أن الأداء المحلى قد تجاوزه فى أى ناحية وأخفق حين هبط هذا الأداء. ومن ناحية أخرى حتى لا يعتقد غير المتخصص أن هذا العمل قد حدث بالفعل. وبالرغم من ذلك لا نقلل من حجم العمل والأداء الذى يتم على أرض الواقع ونتطلع إلى المزيد ولكن من خلال ضوابط محددة لا يكون هناك خلط للأوراق ..... ولكن ماهى الحكاية !

القواعد العلمية:

سبق أن تناولنا - فى المقال السابق - طاقة الميناء الإستيعابية يبين من خلالها طاقة كل رصيف حيث تعتمد تلك الدراسات على معلومات عن حمولة السفن بالطن وزمن المساعدة ومعامل تجهيز السفينة وإجمالى إنتاجية أوناش السفينة معامل الدورة (الوردية) ، معامل راحة الرصيف تلك البيانات توضح طاقة الرصيف ومن ثم معدلات أداء كل رصيف وما تحتاجه من معدات لسرعة الدورة مع دراسة طاقة وسائل النقل المتاحة والطاقة التخزينية المسموح بها الأمر الذى يوضح طاقة الميناء الإستيعابية وقدرتها على تحقيق معدلات الشحن والتفريغ والتخزين، ولكل ميناء من الموانى محدداته وقدرته التى تختلف من حيث الطاقة والنوعية، وعما إذا كان ميناء متخصص أو ميناء عام وبالتالى فإن قيام شركة ما بتحقيق تلك المعدلات تكون قد أوفت بشروط الترخيص الممنوح لها وأنها على قدر من النشاط والأداء الإقتصادى الرشيد يمكنها العمل ومنح المزيد من المرونة لزيادة نشاطها، وعدم وضع المعوقات أمامها ولها الحق فى التقدم مثل أى شركة للعمل داخل الموانئ الأخرى بشروطها وإذا لم تتوافر لها تلك الشروط فعدم منحها الترخيص لا يعتبر بيروقراطية ، ولا يمكن أن نجمع من باب الدعاية لها مجموع معدلات الشحن والتفريغ فى موانئ الإسكندرية ودمياط والأدبية لنقول أنها حققت العالمية وتجاوزته بنسبة ٣٠٪ لأن ذلك غير دقيق علمياً لأن تحقيق أعلى معدلات الشحن والتفريغ فى العالم ليس مجموع ثلاث موانى عالمية لأنه إذا قيل أن أعلى معدل ١٦ - ٢٠ ألف طن فى اليوم لسفن الصب فإن هذا المعدل يخص ميناء واحد وليس عدة موانئ عالمية وبالتالى فإن مجموع شحن وتفريغ ثلاثة موانئ مصرية لا يعتبر أعلى معدل عالمى.

شركة سيسكو ترانس:

بالرغم من أنها ليست من الشركات التى ورد إسمها فى دليل الشركات الصادر من بنك المعلومات بوزارة النقل البحرى (إصدار مارس ٢٠٠٤) للشركات التى تعمل فى ميناء الإسكندرية فإن الترخيص الصادر لها ترخيص حديث وهذا يعنى أن وزارة النقل مازالت تصدر تراخيص لمن يتقدم دون النظر لحجم العمل والطاقة الإستيعابية للميناء مما أوجد الكثير من المشاكل وسوف تظل.

ولم تكن الشركة فى حاجة إلى القول بأنها تحقق أعلى معدلات عالمية، ذلك لأن المطلوب هو الأداء الجيد فى زمن قياسى مع تقديم خدمات بأسعار تساوى الخدمة التى تقدمها، بل هى فى حاجة إلى تفهم الوضع وأسباب عدم الحصول على ترخيص مزاولة هذا النشاط فى موانئ البحر الأحمر رغم موافقة لجنة التراخيص لأن الأمر يتعلق بضمانات الحصول على معدات للعمل داخل الميناء وأن وجود معدات داخل موانئ أخرى لا يضمن الوفاء فى حالة الإخفاق فى ميناء آخر، فلابد أن نترك لهيئة الميناء فسحة من الوقت لدراسة تلك المعوقات ونعطى القدوة فى عدم التدخل إلا فى الأحوال التى تضر بالصالح العام، ولايمكن تصور الوضع قد وصل إلى هذا الحد لأن كفاءة الشركة نتيجة تلك الإمكانات يمكن وضع حلول للحصول على ترخيص مؤقت لحين إستيفاء باقى الشروط.

أياً ما كان الأمر فإنه يجب عند التعرض لمعدلات الشحن والتفريغ أن نتناولها من الزاوية العلمية الصحيحة وليس من باب الدعاية والتسويق لأن ذلك يخالف النواحى العلمية ويشوهه صورة الشركة موضوع التسويق، ويحاول أن يعيد إلى الأذهان مرة أخرى الشعارات السابقة كأعلى معدل عالمى، وأضخم صرح فى الشرق الأوسط والعالم، مع أن الحقيقة أن البساط ينسحب من تحت أرجلنا.

وسوف نتناول شركات الشحن والتفريغ التى تعمل فى الموانئ المختلفة .

نرجو إرسال السيرة الذاتية للشركة ومستندات توضح حجم العمل والمعدات داخل الميناء والمشاكل المختلفة مع التصريح بالنشر على العنوان التالى:

٢٠ شارع صلاح سالم - الدور الرابع
٠١٠٥٤٣٧٣٨٢

محطات وأخبار

الأمن بميناء العين السخنة .

وقع أسامة الشريف رئيس شركة تنمية ميناء السخنة مع الدكتور جايمس جوى المستشار التجارى بالسفارة الأمريكية بالقاهرة إتفاقية تقدم بموجبها مؤسسة التجارة والتنمية الأمريكية منحة للمساعدات التقنية قدرها ٨٣ ألف دولار، وذلك للنهوض بمستويات الأمن بالميناء ، وتقوم المؤسسة الأمريكية بولاية فرجينيا بتوفير جميع المساعدات التقنية والموارد اللازمة، ويربط ميناء العين السخنة - الذى يعتبر منفذاً تجارياً هاماً- ما بين مصر وآسيا وشرق أفريقيا.

التعاون المصرى الأوروبى المشترك

صرح الدكتور عاطف حمدى مدير البحوث بمعهد "فارى" للموارد المائية بأن السوق الأوروبية وافقت على مد المرحلة الأولى من مراحل التعاون المصرى - الأوروبى المشترك لمدة خمس سنوات كمرحلة لتطوير وتحسين جودة المنتج الزراعى المصرى طبقاً للمواصفات الأوروبية ، وذلك تمهيداً لدخول مصر المنطقة الحرة المشتركة مع أوروبا عام ٢٠١٠ .

شبكة سكك حديد لدول الخليج

أكد الشيخ أحمد العبد الله الصباح وزير المواصلات الكويتى على ضرورة ربط مجلس التعاون الخليجى بشبكة سكك حديدية لتعزيز النمو الإقتصادى بين دول المجلس والتواصل فيما بينها، وستقوم الكويت بتكليف إحدى بيوت الخبراء المتخصصة لإعداد دراسة الجدوى الإقتصادية الأولية لهذا المشروع.

شركة عربية مشتركة

طالب الدكتور أحمد جويلى الأمين العام لمجلس الوحدة الإقتصادية العربية المشتركة بإقامة شركة عربية مشتركة فى مجال الإنتاج والتسويق والنقل البحرى، وإقامة إتحاد عربى لرأس المال المخاطر، بجانب الإتحادات النوعية التى تهتم بالإغراق وشهادة المنشأ العربية وتنمية الموارد البشرية. وأكد جويلى على أن إقامة منطقة التجارة الحرة العربية يعتبر لبنة جديدة على طريق إقامة السوق العربية المشتركة بعد إزالة الحواجز الجمركية بوجه عام مما يؤدى إلى:
تحقيق تبادل للسلع والمنتجات العربية
التنافس لتقديم سلعة أفضل.
الإهتمام بالأداء العام الوظيفى.

جويلى

من كل كتاب ... صفحة

تقديم / إيمان العرجاوى

كانت اكثر الكلمات التى قراتها متسمة بالحكمة والفن والطرافة ولاتزال هى التى قراتها فى هذا الكتاب " النجاح والسعادة بين الحظ والذكاء " او "حياتك من الفشل إلى النجاح " وهو من تأليف الأستاذ سيد صديق عبد الفتاح الصحفى ورسام الكاريكاتير المعروف وهو بهذا الكتاب يقدم للقارئ مجموعة من النصائح والمواعظ فى شكل مكثف ومتنوع ومعنون اى ان كل مجموعة حكم تختص بموضوع جمعها فى جزء خاص بها وهى ممزوجة بأمثلة حية وواقعية من تاريخ العظماء وكأنه يحاول أن يقول لقارئه أن المسألة أبسط مما نتخيل او ان هذا الطريق يؤدى إلى هذا الهدف وان إتباع هذه النصائح والأخذ بها يؤدى إلى النجاح والشهرة والمجد .. على حد قوله.

والكتاب يعرض موضوعات إجتماعية وصفات إنسانية تلمس الجانب الإنسانى والحياة اليومية تقريباً فى كل مجالاتها وقد جاءت موضوعات الكتاب تحت عناوين كثيرة منها:

لا يأس مع الحياة ، الإبتسامة ، البشاشة ، شمعة الحياة ، نقطة التحول فى حياة الإنسان ، الميل والميول ، المشورة والمشاورة ، التفاؤل والتشاؤم ، سبعة أسباب إلى المجد.

ولن أطيل عليك عزيزى القارئ كثيراً قبل أن نتعرف معاً على نماذج لهذه الكلمات الرقيقة البسيطة الواعظة والجميلة فى نفس الوقت ، وسأبدأ بموضوع جميل جداً كثيراً ما لفت نظرى فى كل من أتحدث إليه أو أراه وجهاً لوجه أو فى التليفزيون أو فى الصحف وهو " البشاشة".

وقد قال رسول الله صلى الله عليه وسلم : أنكم لا تسعون الناس بأموالكم ولكن ليسعهم منكم بسط الوجه وحسن الخلق

والمعنى أننى لا يمكن مهما بلغ مالى من زيادة ووفرة أن يتسع لكل من أقابله أو أعرفه ولكن يمكن أن تتسع إبتسامتى وبشاشة وجهى لتكفى كل هؤلاء إذا كانت مصحوبة بحسن الخلق.

وقال أيضاً: صلى الله عليه وسلم : ثلاث يصفين لك ود أخيك : تسلم عليه إذا لقيته وتوسع له فى المجلس وتدعوه بأحب الأسماء إليه . صدق رسول الله

ويقول حكيم : البشاشة مصيدة القلوب.

وهناك حكمة هندية تقول: يندر أن يوجد فى العالم رجل يظهر السكينة والرزانة فى الرخاء والبشاشة فى الشدة والثبات فى جهاد الحياة وإذا وجد هذا الإنسان فوجوده سعادة للإنسان.

وتقول الأستاذة نادية حسن : لا تعود نفسك الحزن والكآبة ، فإن ما تعجز عن تحقيقه بالبسمة لا يمكن أن تحققه بالعبوس والتجهم.

ويقول الأستاذ أحمد أمين: ليس المبتسمون للحياة أسعد حالاً لأنفسهم فقط .. بل هم كذلك أقدر على العمل وأكثر إحتمالاً للمسئولية وأصلح لمواجهة الشدائد ومعالجة الصعاب والأتيان بعظائم الأمور التى تنفعهم وتنفع الناس.

وكما تعودنا عزيزى القارئ فإن صفحة واحدة لا تكفى ولكنها صفحات كثيرة وموضوعات أكثر سأقدمها إن شاء الله فى أعداد قادمة من كتاب " طريقك من الفشل إلى النجاح".

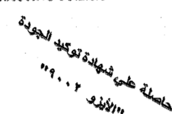
★★★

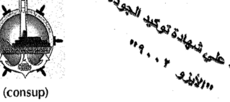


الشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية ش.م.م

THE EGYPTIAN MARINE SUPPLY & CONTRACTING CO.E.S.C

A member of ISSA





(consup)

عضو بالاتحاد العالمي لممولي السفن "الأيسا"



إذا

أردت الحصول على أعلي مستوي من الخدمات .
أردت الحصول على احتياجاتك من الأصناف ذات الجودة العالية .
أردت الحصول على أسعار متميزة .
فأفضل أن تتجه إلى (كونساب) رمز الثقة في التعامل .

نشاط الشركة

تقوم الشركة بتوريد كافة التموينات اللازمة للسفن من مأكولات طازجة و جافة و مشروبات وكذلك كافة احتياجات السفن من أدوات السطح و الماكينة و الأجهزة البحرية و قطع الغيار و الغازات الصناعية و مهمات اللحام و تقديم كافة الخدمات و استيراد كافة ما يلزم من تموين السفن برسم الترانزيت و المناطق الحرة

نشاط الأشغال

تقوم الشركة بكافة أعمال المراشمة اليدوية و الميكانيكية و الدهان و المعالجة الكيماوية بأحدث الأجهزة لجميع أنواع الهياكل المعدنية والصهاريج سواء للسفن أو للمصانع وشركات البترول وشبكات المياه في جميع موانى الجمهورية وداخل البلاد .

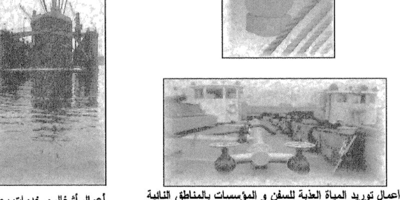
- أعمال المقاولات العامة والصيانة و الدهانات للمباني والإنشاءات حيث أن الشركة عضو بالاتحاد المصري لمقاولي التشييد و البناء .
- جميع عمليات التبخير و التطهير و مقاومة الحشرات للسفن و داخل الشون و المخازن .
- تقوم بكافة أعمال الخدمات البحرية من حراسة وغسيل و كي و نظافة و نقل مخلفات السفن خارج الموانى .

نشاط توريد المياه العذبة

تمتلك الشركة أسطول ناقلات مياه مجهز لتوريد ونقل المياه العذبة لجميع السفن بموانى السويس و البحر الأحمر وميناءي بورسعيد ودمياط وكذلك للمناطق النائية .



توريدات و تموين سفن



أعمال توريد المياة العذبة للسفن و المؤسسات بالمناطق النائية

أعمال أشغال و خدمات بحرية

عناوين الشركة

المركز الرئيسي : ٢طريق الحرية - الإسكندرية
ت : ٤٨٧٠٥٥٠- ٤٨٦٣٧٨٣/ فاكس : ٤٨٧٨٢٧٠
رقم بريدي : ٢١٥١٧/ص.ب :- ٢٠٢٥- الإسكندرية
فرع الإسكندرية والدخيلة : (باب ٢٧) جمرك الإسكندرية
ت : ٤٨٠١٢١٩- ٤٨٠٢٨٥٤- ٤٨٠٥٢٣٤
فاكس : ٤٨٠٢٥٦٤- ص.ب : ٩٢٣

فرع السويس والبحر الأحمر : عمارة مصطفي حزين بور توفيق - السويس
ت : ٢٢٠١٣٢- ٢٢٦٨٨٠(٠٦٢)/ فاكس : ٢٢٤٣٠٦/ ٠٦٢، ص.ب : ٣٢- السويس
فرع بورسعيد : ش الجمهورية والجبرتي
ت : ٢٤٥٦٩٧- ٢٢٠٦٢٢- ٢٢٠٦٢٣ (٠٦٦)
فاكس : ٢٢٠٦٢٤/ ٠٦٦، ص.ب : ١٢٥- بورسعيد
فرع دمياط : ت :- ٢٩٠٠٢٥/ ٠٥٧، فاكس : ٢٩٠٠٢٥/ ٠٥٧

برقياً :- كونساب علي جميع موانى الجمهورية
البريد الألكتروني :- CONSUP2@HOT MAIL.COM



الربان أسامة الشريف،
رئيس شركة تنمية ميناء
العين السخنة

العين السخنة . . . عودة الحلم !!

أسامة الشريف يكشف إستراتيچية الشركة خلال العشرين عاماً المقبلة

حدد الربان أسامة الشريف، رئيس شركة تنمية ميناء العين السخنة سيناريوهين خلال العشرين عاماً المقبلة لإستراتيچية إدارة وتشغيل ميناء العين السخنة الواقعة شمال غرب خليج السويس.

يحمل السيناريو الأول رؤية متفائلة. ويتضمن تحسن الأوضاع الإقتصادية فى مصر، زيادة معدل نمو الناتج المحلى الإجمالى، إرتفاع حركة التجارة الدولية من وإلى مصر وإقليم الشرق الأوسط، تحول مصر إلى مركز (لوجيستى) عالمى من خلال إستغلال موقعها الفريد عالمياً، ينتهى هذا السيناريو بالوصول إلى سعة 100 مليون طن بضائع مناولة فى الميناء.

ويحمل السيناريو الثانى رؤية غير تفاؤلية للإقتصاد المصرى، أهمها: معدل نمو ضعيف، إنخفاض حجم التجارة الخارجية من وإلى مصر، ينتهى بالوصول إلى سعة للبضاعة المناولة فى الميناء إلى 35 مليون طن سنوياً ويؤكد الشريف أن السيناريو الأول هو الأقرب إلى التنفيذ. قائلاً: سوف نجعلها - ميناء العين السخنة - أحد أهم محاور إرتكاز التجارة العالمية فى منطقة الشرق الأوسط خلال العشرين عاماً المقبلة. بإعتبارها تقع على خطوط التجارة العالمية وأهمها: خطوط أوروبا، آسيا، أفريقيا، أمريكا، أمريكا اللاتينية، آسيا عبر أوروبا. مشيراً إلى أن شركة تنمية السخنة ستقدم أفضل الخدمات إلى الشركات العالمية والتجارة الدولية بأفضل تكنولوچيات العصر.

ويكشف رئيس تنمية السخنة أن إجمالى الإستثمارات المتوقع ضخها من الشركة فى البنية التحتية للميناء لن يقل عن 1.7 مليار دولار على مدار العشرين عاماً المقبلة، وسيتم تشغيل عمالة مباشرة فى الميناء تصل إلى 25 ألف عامل. وعمالة غير مباشرة قد تصل 8 أضعاف هذا الرقم علماً أن عدد العاملين الآن بالميناء 1500 عامل.



وتوقع الشريف أن تجتذب المنطقة الحرة التابعة لميناء السخنة إستثمارات أجنبية مباشرة قد تزيد عن 8 مليارات دولار. وعندما تعمل العين السخنة بكامل طاقتها فإنها سوف تحقق قيمة مضافة للإقتصاد المصرى تصل إلى 6.4 مليار دولار سنوياً فى عام 2000.

ويقول: شركة تنمية السخنة ستضع مصر على قائمة الدول المتخصصة فى صناعة النقل ومناولة البضائع العالمية. يذكر أن القيمة المضافة من مناولة البضائع تبلغ 3 أضعاف قيمة مرور السلع من قناة السويس - من خلال المنظومة المتكاملة التى سوف تقدمها الشركة وجيل الشباب الذى سيعرف أسرار هذه الصناعة.

حلم قديم

وكشفت الرؤية، التى قدمها أسامة الشريف رئيس شركة تنمية السخنة توافقاً كبيراً مع حلم مصرى قديم كانت على وشك تحقيقه فى النصف الأول من القرن العشرين عندما كان الإنجليز يديرون قناة السويس - تستحوذ الآن على 6٪ من حجم التجارة العابرة عالمياً - حينما كانت هناك رغبة فى إنشاء منطقة تجارة حرة عالمية على ضفاف القناة على غرار مدينة هونج كونج. ومات الحلم مع قيام ثورة 23 يوليو عام 1952 وخروج الإنجليز من مصر.

وجاءت نهاية القرن العشرين وأعادت الحكومة المصرية الحلم من جديد فى نفس المنطقة بإنشائها منطقة شمال خليج السويس (منطقة إقتصادية خاصة، استثماراتها تبلغ نحو 4.3 مليار جنيه) وتزويدها بميناء محورى عالمى - العين السخنة - يديرها القطاع الخاص، وتهدف إلى جذب جزء كبير من التجارة والإستثمار العالميين إلى مصر.

وقد أصدرت الحكومة المصرية قانوناً للمناطق الإقتصادية الخاصة قبل عامين من الآن لتحقيق ذلك، وتم تجهيز المنطقة الإقتصادية الخاصة الأولى فى شمال غرب خليج السويس كأول منطقة يطبق فيها القانون.

أول ميناء خاص

وميناء العين السخنة هو أول ميناء مصرى يدار من خلال القطاع الخاص تم تشغيله فى 26 أكتوبر من عام 2002 بعقد إمتياز - نظام - B.O.T مدته 25 عاماً من تاريخ بدء التشغيل.

وتكلفت الحكومة المصرية بإنشاء البنية الأساسية وأنفقت عليها ما قيمته 750 مليون جنيه. ثم طرحت الميناء للتشغيل والإدارة وتزويده بباقى البنية الفوقية والتحتية. وتم إرساء عقد الإدارة على شركة (تنمية السخنة). وتسيطر الحكومة المصرية على إدارة الموانئ التابعة للدولة على البحرين الأبيض المتوسط والأحمر، ويبلغ عددها ١١ ميناء منها ٤ رئيسية هى الإسكندرية ودمياط وبورسعيد والسويس.

رؤية مستقبلية

يقام ميناء السخنة على مساحة 24 مليون متر مربع، المرحلة الأولى للميناء شملت بناء حوض بطول 750 متراً وعرض 350 متراً. يستقبل سفناً بطول 320 متراً، وغاطس 15 متراً. وحمولة تصل إلى 180 ألف طن. وعمق قناة المدخل من البحر 17 متراً.

هذه المرحلة تضم رصيفاً بطول 2000 متر منها 1700 متر لرسو السفن و300 متر لوحدات الخدمات الملاحية، ويتضمن أربع محطات بحرية لتداول الحاويات وبضائع الصب الجاف وبضائع عامة ومحطة تصدير الأسمدة، وبلغت تكاليف هذه المرحلة 120 مليون دولار.

ويقول أسامة الشريف فى المستقبل سيتم إضافة خمسة أحواض جديدة ليصل إجمالى طول الأرصفة فى الميناء إلى 16.2 كيلو متر، حتى يمكن زيادة



القدرة الإستيعابية للميناء إلى مناولة نحو 100 مليون طن سنوياً - تتم حالياً دراسة تطوير التخطيط الأصلى للميناء ليستوعب أكبر حجم من الصادرات والواردات المصرية حتى عام 2002 وليواكب التطورات العالمية من موانئ ما يعرف بالجيل الرابع.

ويتضمن المشروع أربع محطات بحرية، تشتمل محطة للحاويات على رصيف بطول 500 متر، تصل طاقتها الإستيعابية إلى نحو 350 ألف حاوية متكافئة سنوياً ستزيد إلى 500 ألف حاوية متكافئة.

محطة البضائع الصب المقامة على رصيف بطول 400 متر، تتناول تفريغ ألواح الحديد، ويستهدف خلال السنوات الخمس الأولى تداول 4 ملايين طن ستزيد فى المرحلة الثانية إلى 7 ملايين طن.

محطة البضائع العامة، ومخصص لها رصيف بطول 350 متراً تكفى لرسو سفينتين فى آن واحد، وطاقتها السنوية نحو مليون طن، والمحطة مزودة بمخازن للبضائع الجافة وثلاجة للمواد الغذائية.

المحطة الرابعة فهى مخصصة لتصدير الأسمدة. وخصص لها رصيف بطول 300 متر على الجانب الغربى للحوض، وتصل طاقتها التخزينية إلى نحو 40 ألف طن، وهى مزودة بسيور لشحن الأسمدة على السفينة بطاقة 8 آلاف طن يومياً.

ميناء العين السخنة يمتلك مزايا أفضل من دبى لوقوعه على خطوط التجارة العالمية

ويوضح أنه لا يوجد أى تعارض بين ميناء السخنة وميناء شرق بورسعيد المحورى، هم سيعملون فى تجارة الحاويات والترانزيت. ونحن سنقدم خدمات متكاملة فى مناولة البضائع، من حيث التصدير أو إعادة التصنيع.

وحصر المنافسة على التجارة العالمية فى الشرق الأوسط بين ميناءى السخنة وجبل على فى دبى. قائلاً: على الرغم من بداياتنا المتأخرة عنهم 20 عاماً إلا أننا قادرون على منافستهم مستقبلاً.

ويقول: ميناء السخنة يمتلك مزايا أفضل كثيراً من دبى من حيث الموقع على خطوط التجارة العالمية وتوفيرها لمدة يومين للسفن لوقوعها على الخطوط الرئيسية للتجارة إلى جانب العمالة المدربة والسوق المحلية الكبيرة وقوامها 70 مليون نسمة، وهذا يضمن جذب الإستثمارات الأجنبية والمحلية للعمل فى المنطقة الحرة التابعة للميناء.

وكشف رئيس شركة تنمية السخنة عن مفاوضات تدور الآن بين ميناء السخنة وموانئ ماليزيا وسنغافورة وأوروبا لعقد إتفاقات خاصة بشأن التنسيق فى إستغلال موقع السخنة الحيوى للتصدير إلى أسواق الشرق الأوسط وأفريقيا.

تداول 5 ملايين طن بضائع

حققت إدارة ميناء السخنة خلال العام الماضى تصدير 3 ملايين طن من الأسمنت والحديد من الميناء وإستحوذت السخنة على 5 ملايين طن من حجم تجارة مصر خلال العام الأول من التشغيل، ويتوقع أن ترتفع هذا العام إلى 8 ملايين طن هذا العام علماً أن حجم تجارة مصر الإجمالى يبلغ 67 مليون طن يتم تداولها فى كل موانئ مصر.

ويشير أسامة الشريف إلى أنه خلال عام 2003 تجاوزت عمليات تنمية السخنة المستهدف تحقيقه فى 3 سنوات حتى عام 2005، حيث تم تداول 240 ألف حاوية، موضحاً أنه تم تصميم منشآت الميناء لتداول ما يزيد على نصف مليون حاوية متكافئة ونحو 8 ملايين طن من البضائع سنوياً فى المرحلة الأولى.

وأضافت السخنة خلال العام الأول من تشغيلها حصيلة جمركية بلغت ملياراً و600 مليون جنيه من خلال العمليات التى تمت بها نتيجة الدقة والشفافية.

- عن العربية FORBES



شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.

Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية

شركة العامرية للمخازن الجمركية
AMRIA BONDED WAREHOUSES Co.

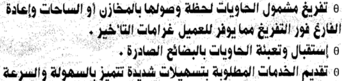
شركتنا :-

- أول الشركات التى يساهم القطاع الخاص فى إنشائها بمنطقة الإسكندرية والوجه البحرى بنظام الموانى الجافة [illegible]
- [illegible] مركى عام لتعمل على تخفيف العبء عن ميناء الإسكندرية [illegible]
- [illegible]
- تزويد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .
- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..



نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .



- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.



موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق إسكندرية
القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
موبيل :٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com

أخبار الهرم الرابع



إهداء وكالة الآثار والمتاحف السعودية إلى مكتبة الإسكندرية

أهدت وزارة التربية والتعليم المتمثلة فى وكالة الآثار والمتاحف بالمملكة العربية السعودية نسخة من "سلسلة أثار المملكة العربية السعودية" لمكتبة الإسكندرية وذلك تأكيداً لدور المكتبة كمؤسسة رائدة فى المجال الثقافى والبحوث العلمية بالإضافة إلى كونها مؤسسة داعمة لمختلف أوجه العلم والثقافة ، هذا بالإضافة إلى حرصها على إستمرار التعاون والتبادل الثقافى والتراثى لإحياء ونشر التراث العربى والإسلامى.

وحيث قامت وكالة الآثار والمتاحف بإصدار "سلسلة أثار المملكة العربية السعودية والتى طبعت على نفقة صاحب السمو الملكى الأمير سلطان بن عبد العزيز النائب الثانى لرئيس مجلس الوزراء ووزير الدفاع والطيران والمفتش العام. وقد خصص لكل منطقة من مناطق المملكة العربية السعودية جزء يتضمن أبرز المعالم الآثرية والتاريخية وذلك بهدف التعريف بها والدعوة للمحافظة عليها بوصفها تراث للأمة ومصدر تاريخها على مر العصور.

وقد بعث الدكتور إسماعيل سراج الدين مدير مكتبة الإسكندرية رسالة إلى سعد بن عبد العزيز الراشد وكيل وزارة التربية والتعليم للآثار والمتاحف بالمملكة العربية السعودية أكد فيها شكره العميق وإمتنانه لتقدير المركز للدور الذى تلعبه مكتبة الإسكندرية على الساحة الثقافية العالمية.

منتدى الحوار بمكتبة الإسكندرية

يكمن الهدف الثالث لمكتبة الإسكندرية فى أن تصبح ملتقى للحوار والثقافات وتتساوى أهمية الحوار بين المصريين ذوى الإهتمامات ، والخلفيات الثقافية المختلفة ، والمتنوعة، والحوار العربى مع أهمية الحوار الأورومتوسطى، والحوار بين الشرق والغرب، والشمال والجنوب. ولهذا الهدف يقدم منتدى الحوار بمكتبة الإسكندرية مساحة للرأى الحر وبيئة تساعد على إقامة الحوار النقدى المبدع مع أبرز المفكرين والمثقفين العرب. تقام سلسلة الندوات التى ينظمها المنتدى مرة كل أسبوعين ، وتتنوع الموضوعات التى تتناولها الندوات لتغطى نطاق واسع من الإهتمامات يعقب كل ندوة مساحة حرة للأسئلة والمناقشة وتبادل الأفكار بهدف روح التسامح ونشر مفهوم التفاهم من خلال الموضوعات التى يتم تقديمها .

مركز الدراسات والبرامج الخاصة

المكتب الإقليمى لأكاديمية العالم الثالث للعلوم

وقع إختيار أكاديمية العالم الثالث للعلوم على مكتبة الإسكندرية لتكون مقراً لمكتبها الإقليمى للدول العربية . وسوف يكون هذا المكتب واحداً من المكاتب الإقليمية الخمسة التى أنشئت حول العالم للترويج لأنشطة الأكاديمية والمنظمات التابعة لها فى كل إقليم . تنصب مهمة الأكاديمية على تقديم أفضل ما توصل إليه العلم فى العالم النامى، يتمثل الهدف الرئيسى للأكاديمية فى دعم القدرات العلمية والتميز بغرض التنمية المستدامة فى الجنوب من خلال تقديم الدعم فى مجالات البحث، والتعاون عن طريق المنح، والجوائز، والزمالات، والإجتماعات العلمية.



LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS WEST BOUND

DECEMBER 2004

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	ROUTATION
M/V HOWRAH BRIDGE	36w	04/12/04	PSD / GOA / LIV / PSD
M/V EMPRESS DRAGON	40w	04/12/04	NAP / GOA/ FOS/ BCN / VLC
M/V RIALTO BRIDGE	08w	11/12/04	NAP/ GOA / FOS / BCN / VLC
M/V EMPRESS PHOENIX	41w	18/12/04	PSD / GOA / LIV / PSD
M/V YM LONGEVITY	67w	18/12/04	PSD / GOA/ LIV / PSD
M/V EMPRESS SEA	41w	25/12/04	NAP / GOA/ FOS/ BCN / VLC
M/V YM OCEAN	67w	25/12/04	PSD / GOA / LIV / PSD

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS NORTH CONTINENTAL PORTS.

DECEMBER 2004

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	ROUTATION
M/V INDIA LOTUS	20w	05/12/04	BCN / FXT / RTM / HAM / GOA
M/V GOLDEN GATE BRIDGE	77w	06/12/04	RTM / HAM / FXT / ANTRP / PSD
M/V VENUS BRIDGE	27w	07/12/04	PSD / RTM / FXT / HAM / LEH
M/V YM PROMINENCE	17w	12/12/04	BCN / FXT / RTM / HAM /GOA
M/V YM BREMEN	14w	13/12/04	RTM / HAM / FXT / ANTRP / PSD
M/V JUPITER BRIDGE	28w	14/12/04	PSD / RTM / FXT / HAM / LEH
M/V AUSTRALIA BRIDGE	23w	19/12/04	BCN / FXT / RTM / HAM /GOA
M/V AKINADA BRIDGE	16w	20/12/04	RTM / HAM / FXT / ANTRP / PSD
M/V MING PLUM	33w	21/12/04	PSD / RTM / FXT / HAM / LEH
M/V SCI MAHIMA	04w	26/12/04	BCN / FXT / RTM / HAM /GOA
M/V YM CHICAGO	12w	27/12/04	RTM / HAM / FXT / ANTRP / PSD



** LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS INDIAN CONTINENTAL / FAR EAST / USA WESTCOAST AND JAPAN PORTS

DECEMBER 2004

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
M/V SCI MAHIMA	19E	01/12/04	PSD
M/V TSING MA BRIDGE	13E	04/12/04	PSD
M/V EMPRESS HEAVEN	31E	04/12/04	PSD
M/V YM COMFORT	74E	06/12/04	PSD
M/V GEORGE WASHINGTON BRIDGE	73E	08/12/04	PSD
M/V YM SHANGHAI	02E	11/12/04	PSD
M/V JAMES RIVER BRIDGE	13E	11/12/04	PSD
M/V HOWRAH BRIDGE	36E	13/12/04	PSD
M/V EMP RESS DRAGON	40E	18/12/04	PSD
M/V GLORY BRIDGE	67E	20/12/04	PSD
M/V EVER GENTLE	20E	22/12/04	PSD
M/V YM LONGEVITY	67E	27/12/04	PSD
M/V INDIA LOTUS	20E	29/12/04	PSD

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS FAR EAST / EAST MED PORTS.

DECEMBER 2004

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
M/V JINYUN HE	20	01/12/04	PSD
M/V YM EARTH	16	08/12/04	PSD
M/V BREMEN SENATOR	06	15/12/04	PSD
M/V YM SKY	19	22/12/04	PSD
M/V YM PEOPLE	15	29/12/04	PSD

الإسكندرية : ٢ شارع فرناند عاداه / المسلة. محطة الرمل ت/ ٤٨٦١٢٣٩ - /٤٨٧٣٩٥١/
٤٨٦٢٥٠٠ - ٤٨٧٣٠٧٨
فاكس/ ٤٨٤٠٧٥٧ / ٤٨٤٧٢٦٦ تلكس/ ٥٤٦٣٠ / ٥٤٤١٨ اسكندرية

مكتب بورسعيد: ١٣ شارع الجمهورية تليفون: ٠٦٦/٣٥٩٨٨٥ - ٠٦٦/٣٥٩٧٧٥ فاكس: ٠٦٦/٣٣٦٦٤٥
مكتب دمياط بجوار شركة الحاويات تليفون وفاكس / ٣٢٠٢٢١ (٥٧)
الفروع : القاهرة - بورسعيد - السويس

التحليل المالى وتقييم الأداء

لهيئات الموانئ المصرية عن عام ٢٠٠٢/٢٠٠٣ مقارناً بعام ٢٠٠١/٢٠٠٢



دكتور أحمد عيسوى صالح

أولاً: إيرادات النشاط الجاري:

حققت هيئات الموانى الإيرادات الجارية المستهدفة لها فى عام ٢٠٠٢/٢٠٠٣ بنسبة زيادة قدرها ١٩,٩٪ وبلغت نسبة الزيادة عن إيرادات العام السابق ٢٠٠١/٢٠٠٢، ٢٠,٧٪.

ويوضح الجدول التالى الإيرادات المحققة عن المستهدف وعن فعلى العام السابق:

بيان	نسبة ماتحقق عن المستهدف ٪	نسبة ما تحقق عن العام السابق ٪
هيئة ميناء الإسكندرية	١١٢,٦	١١٢,٥
هيئة ميناء دمياط	١٣٨,٧	١٢٢,٩
هيئة موانى البحر الأحمر	١٢٤,٣	١٤٤,٦
هيئة ميناء بورسعيد	١٢٤,٩	١١٣,٣
إجمالي	١١٩,٩	١٢٠,٧

حقق ميناء دمياط أعلى نسبة زيادة عن المستهدف وقدرها ٣٩٪ يليه ميناء بورسعيد ٢٤,٩٪ بينما حققت موانى البحر الأحمر أعلى نسبة زيادة عن فعلى العام السابق وقدرها ٤٤,٦٪ يليها هيئة ميناء دمياط حيث حقق ٢٢,٩٪ وميناء بورسعيد حقق ١٣,٣٪.

وإستأثرت هيئة ميناء الإسكندرية بنسبة ٥١,١٪ من إيرادات النشاط الجارى لهيئات الموانى فى عام ٢٠٠٢/٢٠٠٣ مقابل ٥٤,٨٪ فى العام السابق بينما بلغت نسبة إيرادات هيئة موانى البحر الأحمر ٢٤,٧٪ مقابل ٢٠,٧ ٪ فى العام السابق فى حين حققت هيئة ميناء دمياط ١٥,١٪ مقابل ١٤,٨٪ فى العام السابق وفى بورسعيد بلغت ٩,١٪ مقابل ٩,٧٪.

وفيما يلى الأهمية النسبية لهيئات الموانى فى العامين:

بيان	٢٠٠٢/٢٠٠٣	٢٠٠١/٢٠٠٢
هيئة ميناء الإسكندرية	٥١,١	٥٤,٨
هيئة ميناء دمياط	١٥,١	١٤,٨
هيئة موانى البحر الأحمر	٢٤,٧	٢٠,٧
هيئة ميناء بورسعيد	٩,١	٩,٧
إجمالى	١٠٠	١٠٠

ومما يجدر ذكره أن شركات الحاويات الثلاث (الإسكندرية بورسعيد دمياط) قد حققت إيرادات جارية بلغت نسبتها ٨٢٪ مما حققته هيئة الموانى مجتمعة.

ثانياً الإستخدامات الجارية:

إنخفضت الإستخدامات الجارية لعام ٢٠٠٢/٢٠٠٣ عن المستهدف بالموازنة بنسبة بلغت ١٣,١٪ فى حين إرتفعت عن العام السابق بنسبة زيادة قدرها ٣٢,٧٪.

ويوضح الجدول التالى نسب الإستخدامات الجارية عن المستهدف وعن فعلى العام السابق :

بيان	نسبة ماتحقق عن المستهدف	نسبة ما تحقق عن العام السابق
هيئة ميناء الإسكندرية	٩٦,٩	١٠١,٨
هيئة ميناء دمياط	١٣٣,٧	١٢٦,٦
هيئة موانى البحر الأحمر	١٠٧,٧	٢٦٣,٣
هيئة ميناء بورسعيد	٤٥,١	١٤١,١
إجمالى	٨٦,٩	١٣٢,٧

تجاوزت هيئة موانى البحر الأحمر الإستخدامات الجارية بنسبة ٧,٧٪ عن المستهدف بالموازنة وبنسبة زيادة قدرها ١٦٣,٣٪ عن العام السابق ويرجع ذلك إلى تحملها أعباء إنشاء ميناء السخنة من إهلاك وفوائد للقروض حيث زاد الإهلاك من ٢٢,٥ مليون جنيه فى عام ٢٠٠١/٢٠٠٢ إلى ٦٤,١ مليون جنيه ٢٠٠٢/٢٠٠٣ بنسبة زيادة قدرها ١٨٤,٩٪ كما أن فوائد القروض إرتفعت من ١٩,٤ مليون جنيه إلى ٧٥,٤ مليون جنيه بنسبة زيادة قدرها ٢٨٨,٧٪ .

وتجاوزت هيئة ميناء دمياط الإستخدامات الجارية المستهدفة لها بنسبة ٣٣,٧٪ ونسبة ٢٦,٦٪ عن فعلى العام السابق وهذه الزيادة تتمشى مع زيادة الإيرادات الجارية بنسبة ٣٨,٧٪ عن المستهدف وبنسبة ٢٢,٩٪ عن فعلى العام السابق.

وبالنسبة لبورسعيد فقد بلغت نسبة النقص عن المستهدف ٥٤,٩٪ بينما زادت عن فعلى العام السابق بنسبة ٤١,١٪ ويرجع النقص عن المستهدف أنه تضمن فوائد مستهدفة بمقدار١٧٥,٦ مليون جنيه بينما بلغت الفوائد الفعلية فى عام ٢٠٠٢/٢٠٠٣ حوالى ٦٠,٤ مليون جنيه فقط .

ويوضح الجدول التالى الأهمية النسبية للإستخدامات الجارية :

بيان	٢٠٠٢/٢٠٠٣	٢٠٠١/٢٠٠٢
هيئة ميناء الإسكندرية	٤٤	٥٧,٣
هيئة ميناء دمياط	١٤	١٤,٧
هيئة موانى البحر الأحمر	٢٦,٤	١٣,٣
هيئة ميناء بورسعيد	١٥,٦	١٤,٧
إجمالى	١٠٠	١٠٠

مما سبق يتبين أن هيئة ميناء الإسكندرية إستحوذت على ٤٤٪ من الإستخدامات الجارية بينما حققت ٥١,١٪ من إجمالي الإيرادات الجارية وأن هيئة موانى البحر الأحمر حققت ٢٤,٧٪ من الإيرادات الجارية بإستخدام ٢٦,٤٪ من الإستخدامات الجارية وحققت هيئة ميناء دمياط ١٥,١٪ من الإيرادات الجارية بإستخدام ١٤٪ من الإستخدامات الجارية بينما حققت هيئة ميناء بورسعيد ٩,١٪ من الإيرادات الجارية بإستخدام ١٥,٦٪ من الإستخدامات الجارية.

وفيما يلى عرض لأهم بنود الإستخدامات الجارية:

١- الأجور

تجاوزت الأجور عن المستهدف بنسبة ٢٢٪ كما تجاوزت عن فعلى العام السابق بنسبة ١٧,٥٪ وبلغت نسبة الأجور إلى الإستخدامات الجارية ١٣,٥٪ فى عام ٢٠٠٢/٢٠٠٣ مقابل ١٥,٢٪ فى العام السابق حيث بلغت فى ميناء الإسكندرية ١٧٪ مقابل ١٥,٣ فى العام السابق وفى ميناء دمياط ١٥,٤٪ مقابل ١٤,٦ فى العام السابق وفى موانى البحر الأحمر ٨,٢٪ مقابل ١٧,٥٪ وفى بورسعيد ١٤,١٪ مقابل ١٣,٤٪ .

وبلغت نسبة الأجور إلى الإيرادات الجارية ١٣,٥٪ مقابل ١٣,٨٪ فى العام السابق حيث بلغت فى ميناء الإسكندرية ١٤,٧٪ مقابل ١٤,٥٪ فى العام السابق وفى دمياط ١٤,٣٪ مقابل ١٣,٢٪ وفى موانى البحر الأحمر ٨,٠٪ مقابل ١٠,٣٪ فى العام السابق وفى بورسعيد ١٨,١٪ مقابل ١٨,٥٪ فى العام السابق.

٢- المستلزمات السلعية والخدمية :

إرتفعت عن العام السابق بنسبة زيادة قدرها ٣٦,٥٪ وتمثل المستلزمات ٩,٨٪ من إجمالى الإستخدمات الجارية مقابل ٩,٥٪ فى العام السابق.

ولقد حققت هيئة ميناء الإسكندرية ٥١,١٪ من الإيرادات الجارية بإستخدام ٣٧,٥٪ من إجمالى المستلزمات مقابل ٥٤,٨٪ من الإيراد بإستخدام ٤١,٦٪ من إجمالى المستلزمات فى العام السابق .

بينما حققت هيئة ميناء دمياط ١٥,٠١٪ من الإيرادات الجارية بإستخدام ٤١,٩٪ من إجمالى المستلزمات وهى نسبة مرتفعة ويرجع ذلك إلى إرتفاع مصروفات الصيانة على المعدات لتجاوز أعمارها الإقتصادية وتضمين المستلزمات الخدمية مصروفات تطهير مدخل الميناء .

٣- الإهلاك والفوائد:

بلغت نسبة الإهلاك والفوائد إلى الإستخدامات الجارية ٧٦,١٪ مقابل ٧٤,٤٪ فى العام السابق وهى نسبة مرتفعة ويرجع ذلك إلى تحمل هيئات موانى الإسكندرية وبورسعيد والبحر الأحمر أعباء إنشاء ميناء الدخيلة، وميناء شرق بورسعيد ، وميناء السخنة على الترتيب .

ثالثاً: الفائض أو العجز النهائى

كان مستهدفاً أن تحقق الموانى عجزاً جارياً قدره ١٩٥,٤ مليون جنيه فى عام ٢٠٠٢/٢٠٠٣ ويرجع ذلك إلى تحمل هيئات الموانى بالأعباء الإستثمارية لإنشاء الموانى الجديدة فى الدخيلة وشرق بورسعيد والسخنة وقد حققت هيئات الموانى عجزاً جارياً قدره ٢٢٠ ألف جنيه فقط بنسبة ٠,١٪ من العجز المستهدف وبإضافة فائض أو عجز التحويلات للفائض الجارى يرتفع العجز النهائى إلى ٥٥,٦ مليون جنيه بينما كان مستهدفاً تحقيق عجز قدره ١٤٨,١ مليون جنيه وبذلك فإن العجز الفعلى بلغت نسبته إلى المستهدف ٣٧,٥٪ وذلك مقابل فائض نهائى قدره ٣١,١ مليون جنيه فى عام ٢٠٠١/٢٠٠٢ .

ولقد حققت هيئتا ميناء الإسكندرية ودمياط فائضاً نهائياً قدره ٣٢,٥ مليون جنيه فى عام ٢٠٠٢/٢٠٠٣ مقابل ٣٣,٥ مليون جنيه فى العام السابق فى حين حققت هيئتا ميناء بورسعيد والبحر الأحمر عجزاً قدره ٨٨,١ مليون جنيه مقابل عجز قدره ٢,٤ مليون جنيه فى العام السابق .

وإذا ما إستبعدنا الإهلاك والفوائد من إجمالى الإستخدامات الجارية التى تتحملها هيئات الموانى لظروف خارجة عن إيرادتها فإن العجز الذى تحقق فى عام ٢٠٠٢/٢٠٠٣ يتحول إلى فائض نهائى وتبلغ نسبة الربح حينئذ ٦٧,١٪ فى عام ٢٠٠٢/٢٠٠٣ مقابل ٧٣,٨٪ فى العام .

رابعاً: الميزانية فى ٢٠٠٣/٦/٣٠ بالمقارنة فى ٢٠٠٢/٦/٣٠:

إرتفعت الأصول طويلة الأجل فى ٢٠٠٣/٦/٣٠ بنسبة ٦,٦٪ عنها فى ٢٠٠٢/٦/٣٠ ويوضح الجدول التالى الأصول طويلة الأجل موزعة على هيئات الموانى:

بيان	٢٠٠٣/٦/٣٠٪	٢٠٠٢/٦/٣٠٪
هيئة ميناء الإسكندرية	٢٧,٩	٢٩,٨
هيئة ميناء دمياط	١٢,٤	١٢,٢
هيئة موانى البحر الأحمر	٢١,٥	٢٢,٩
هيئة ميناء بورسعيد	٣٨,٢	٣٥,١
إجمالي	١٠٠	١٠٠

ومن ذلك يتبين أن هيئة ميناء بورسعيد تستأثر بنسبة ٣٨,٢٪ مقابل ٣٥,١٪ فى العام السابق من إجمالى الأصول طويلة الأجل بسبب تحملها إستثمارات ميناء شرق بورسعيد يليه ميناء الإسكندرية بنسبة ٢٧,٩٪ مقابل ٢٩,٨٪ وذلك بسبب ضم ميناء الدخيلة إليها فى حين تبلغ لهيئة موانى البحر الأحمر ٢١,٥٪ مقابل ٢٢,٩٪ وذلك لتحملها إستثمارات ميناء السخنة.

وبإضافة رأس المال العامل إلى إجمالى الأصول طويلة الأجل فإن إجمالى الإستثمار يرتفع فى ٢٠٠٣/٦/٣٠ بنسبة ٧٪ عنه فى ٢٠٠٢/٦/٣٠ وستتأثر هيئة ميناء بورسعيد بنسبة ٣٧,٤٪ من إجمالى الإستثمار لجميع الهيئات مقابل ٣٤,٣٪ فى العام السابق يليه ميناء الإسكندرية بنسبة ٣٥,٣٪ مقابل

٣٧,٣٪ وفى موانى البحر الأحمر بنسبة ١٨,١٪ مقابل ١٩,١ فى العام السابق.

ويتم تمويل الإستثمار من إجمالى حقوق المساهمين بنسبة ٢١,١٪ من مصادر التمويل مقابل ٢٢,٨٪ والباقى يتم تمويله من القروض طويلة الأجل بنسبة ٧٨,٩٪ مقابل ٧٧,٢٪ .

خامساً: مؤشرات الإنتاجية :

١- العمالة والأجور ومؤشرات إنتاجيتها:

إرتفع عدد العاملين بهيئات الموانى من ٥٦٩٢ عامل فى عام ٢٠٠٢/٢٠٠١ إلى ٥٧٩١ عامل فى ٢٠٠٣/٢٠٠٢ بنسبة زيادة قدرها ٢٪ وإرتفعت الأجور بنسبة زيادة قدرها ١٧,٦٪ وإرتفع متوسط أجر العامل بنسبة ١٥,٥٪ عن العام السابق.

وتستأثر هيئة ميناء الإسكندرية بنسبة ٥١,٩٪ من عدد العاملين كما يستحوذ على ٥٥,٧٪ من الأجور وإن متوسط أجر العامل يزيد عن متوسط الأجر بالموانى بنسبة ٧,٧٪ .

وتبلغ إنتاجية العامل أقصاها فى هيئة موانى البحر الأحمر حيث تزيد بنسبة ٦٣,١٪ عن المتوسط بالنسبة للإيرادات الجارية و٦١٪ عن المتوسط بالنسبة لإجمالى الإيرادات.

كما تبلغ إنتاجية الأجور أقصاها أيضاً فى هيئة موانى البحر الأحمر حيث تبلغ نسبة زيادتها عن المتوسط لجميع الموانى بنسبة ٥٣,٢٪ بالنسبة للإيرادات الجارية ٥١,٥٪ بالنسبة لإجمالى الإيرادات مقابل نسبة زيادة قدرها ٣٤,٦٪ ، و٣٥,٥٪ فى العام السابق .

نسبتا التشغيل والعمل:

١- تبلغ نسبة التشغيل Operating Ratio فى عام ٢٠٠٣/٢٠٠٢، ١٠٠,٠٤٪ مقابل ٩١٪ فى عام ٢٠٠٢/٢٠٠١ وهى نسبة مرتفعة فى العامين وهذه النسبة توضح كفاءة التشغيل فى الموانى أو بمعنى آخر توضح تكلفة الحصول على الإيراد ومن المفترض أن تكون أقل من (٧٠٪ - ٧٥٪) ويرجع ذلك كما سبق أن أوضحنا إلى تحمل هيئات الموانئ بأعباء إنشاء الموانى الجديدة.

٢- نسبة العمل Working Ratio وبإستبعاد الإهلاك من الإستخدامات الجارية فإن نسبة العمل تنخفض إلى ٧٢,٧٪ فى عام ٢٠٠٣/٢٠٠٢ مقابل ٦٥,٣٪ فى عام ٢٠٠٢/٢٠٠١ وهذه النسبة توضح كفاءة العمل الروتينى اليومى ومن المفترض أن تكون هذه النسبة أقل من (٥٠٪ - ٦٠٪) وإذا ما إستبعدنا من هذه النسبة الفوائد كذلك فإن نسبة العمل تنخفض إلى ٢٣,٩٪ فى عام ٢٠٠٣/٢٠٠٢ مقابل ٢٣,٣٪ فى عام ٢٠٠٢/٢٠٠١ مما يوضح أن كفاءة العمل الروتينى اليومى بهيئات الموانى مرتفعة جداً .

٣- المخزون والعملاء إرتفع المخزون إلى ٤٤,٦٥ مليون جنيه فى ٢٠٠٣/٦/٣٠ مقابل ٤٣,٩٢ مليون جنيه فى ٢٠٠٢/٦/٣٠ بنسبة زيادة قدرها ١,٧٪ وإنخفضت فترة المخزون من ٣١ يوماً إلى ٢٦ يوماً مما يوضح كفاءة الهيئات فى الإحتفاظ بالمخزون المناسب.

وبخصوص صافى العملاء فقد إرتفع إلى ٦١٦,٢ مليون جنيه فى ٢٠٠٣/٦/٣٠ مقابل ٤٠٤,٢ مليون جنيه فى ٢٠٠٢/٦/٣٠ بنسبة زيادة قدرها ٥٢,٤٪ وإرتفعت فترة التحصيل من ٢٨٩ يوماً فى عام ٢٠٠٢/٢٠٠١ إلى ٣٦٤ يوماً ٢٠٠٣/٢٠٠٢ بنسبة زيادة قدرها ٢٦٪ ومما يجدر ذكره أن هيئة ميناء الإسكندرية لها مستحقات طرف العملاء تبلغ ٥٥٣,٣ مليون جنيه فى ٢٠٠٣/٦/٣٠ بنسبة ٨٩,٦٪ من رصيد صافى العملاء بجميع هيئات الموانى وهذه المستحقات معظمها على هيئات حكومية أو شركات قطاع عام بالإضافة إلى قطاع الأعمال الخاص (شركة الدخيلة للصلب) ويلزم تصفية هذه المستحقات ليس بالنسبة للإسكندرية فقط ولكن بالنسبة لباقى الهيئات إذ ليس من المعقول أن يكون للهيئات مستحقات طرف الغير وتعانى من خلل مالى يتمثل فى رأس المال العامل السالب بها .

التوصيات :

* لا يجب أن تتحمل هيئات الموانى بأقساط إهلاك إنشاء الموانى مثل إنشاء ميناء دمياط أو أية أعباء لإنشاء الموانى الجديدة مثل ميناء شمال السخنة التى تتحمل أعبائها هيئة موانئ البحر الأحمر وكذلك ميناء شرق بورسعيد التى تتحمل أعبائها هيئة ميناء بورسعيد فليست مسئولية هيئات الموانى إنشاء موانى جديدة ولكن مسئولية هيئات الموانى فى تشغيل الميناء بعيداً عن أعباء الإنشاء وإن كان يلزم أن تتحمل الموانئ برسوم مقابل إستخدام البنية الأساسية للميناء وذلك حتى يتبين كفاءة تشغيل الموانى أما الأعباء الإستثمارية فيلزم تصويبها وأن يتم معالجتها ضمن ميزانية قطاع النقل البحرى .

* كانت العلاقة بين هيئات الموانى والشركات العاملة بها (الشركات العامة) على أساس أنها جميعاً تتبع وزارة النقل وكان يتم الإستفادة من الأرباح المحققة للشركات فى تطوير الموانى والنقل البحرى حيث:

١- تم إنشاء شركة الإسكندرية لتداول الحاويات بمساهمة من هيئة ميناء الإسكندرية بنسبة ٤٠٪ من رأس المال ومساهمة شركات النقل البحرى (القطاع العام) بنسبة ٥٥,٣٥٪ والباقى ٤,٦٥٪ للقطاع الخاص.

٢- تم إنشاء شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع بمساهمة من هيئة ميناء دمياط بنسبة ٢٥٪ من رأس المال وشركات النقل البحرى (قطاع عام) بنسبة ٦٥,٠٥٢٪ والباقى وقدره ٩,٩٤٨٪ للقطاع الخاص سواء أفراد أو شركات.

٣- كما تم إنشاء شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع بمساهمة من هيئة ميناء بورسعيد بنسبة ٣٨,٥٣٪ من رأس المال وشركات النقل البحرى (قطاع عام) بنسبة ٦١,١٪ والباقى وقدره ٠,٣٧٪ للقطاع الخاص.

٤- كما تم إنشاء شركتى الملاحة الوطنية وشركة مصر للنقل البحرى بمساهمة شركات النقل البحرى (القطاع العام) والبنوك والقطاع الخاص.

وللنهوض بالموانى يلزم أن يتم تطوير العلاقات بين هيئات الموانئ والشركات العاملة بها خاصة تلك الخاضعة للقانون ٢٠٣ لتحصل هيئات الموانى على نصيبها العادل منها على أساس تجارى وليتوفر لهيئات الموانى الموارد المالية اللازمة لتطويرها وليعكس التشغيل بهذه الشركات التكلفة الفعلية وليس على أساس تدنى ما تحصل عليه هيئات الموانى منها.

* قد يكون من المفيد لتطوير هيئات الموانى فى حالة إعادة تنظيمها بتحويلها إلى شركات قابضة وتابعة ويكون الوزير المختص هو وزير النقل أن يعاد النظر فى تبعية بعض الشركات التابعة لقطاع الأعمال العام خاصة تلك الشركات التى لم يشملها برنامج الخصخصة حتى يكون هناك تكامل وتنسيق ويتم الإستفادة من الموارد المالية وتعبئتها لتطوير الموانى والنقل البحرى وليتحقق الهدف من إنشاء الشركات القابضة والتابعة لهيئات الموانى.

* ضرورة أن يتحول الميناء إلى مجتمع الميناء بحيث يرتبط فيه مختلف الوسائل ويتحول الميناء من كفاءة التشغيل إلى الكفاءة الكلية لنظام النقل والتوزيع وبمعنى آخر أن يتكامل الميناء مع النقل والتوزيع أى مفهوم سلسلة النقل ويكون الميناء النموذج الذى ترتبط فيه مختلف الوسائل وبذلك يتم إعادة بناء مجتمع الميناء ليتحول:

١- إلى صناعة الموانى:

أن يتم توسيع نطاق التشغيل وأن نتحول إلى مفهوم صناعة الموانى أى يجب أن يكون لدينا المفهوم الإقتصادى والتجارى وأن يتم التحول من إقتصاديات الحجم إلى إقتصاديات المجال ويقصد بالمجال الإمتداد للسيطرة على النقل والتخرين وغيره من الأنشطة ذات القيمة المضافة.

٢- إلى صناعة النقل:

أن تنمى الموانى نفسها لتتكامل مع صناعة النقل ولسنا فى حاجة للقول بأن النقل والتوزيع يشبه السلسلة فما لم تتوسع نظرة الميناء خلف الميناء نفسه إلى سلسة النقل - مع التركيز على الميناد نفسه - فسوف يتحول الميناء إلى عنصر ثانوى.

٣- الإمداد اللوجستى:

إنشاء مركز اللوجستيات - بالتجاوز عن صناعة النقل - وتعنى فى القطاع الخاص عملية الإدارة الإستراتيچية للتحرك والتخزين للمواد والمعلومات المرتبطة بها من نقطة إلى أخرى وأسسها تتمثل فى إدارة كل الأنشطة التى تسهل الحركة والتنسيق بين العرض والطلب ، وعملية التخطيط والتنفيذ والمراقبة لكفاءة تدفق البضائع وتخزينها وخدماتها والمعلومات المرتبطة بها من نقطة المنشأ إلى نقطة الإستهلاك لمواجهة إحتياجات المستهلكين أى حركة البضائع من نقطة منشأها إلى المكان الصحيح فى الوقت المناسب وبالشكل المناسب وبالتكلفة المناسبة.

وبذلك فإن الميناء يمكن أن يقدم ما هو مطلوب منه بتكلفة أقل وبسرعة وبأكثر دقة وإعتمادية وأكثر مرونة ولتحقيق هذا التطور فإن على القائمين بالنشاط العام والخاص فى الميناء أن يعملوا كفريق واحد فالعلاقات بينهما مطلب أساسى مسبق لتطوير أنشطة الميناء أو بمعنى أدق كل القطاعات تكون مرتبطة متناسقة فى تنظيم فعال

ولنا فى ميناء شمال السخنة (ميناء القرن) نموذج للموانى المتطورة وكذلك ما تم من تطوير لميناء دمياط خير مثال يلزم تطبيقه فى الموانى الأخرى.

دكتور أحمد عيسوى صالح

المؤهل:

- بكالوريوس تجارة جامعة الإسكندرية إقتصاد وعلوم سياسية ١٩٦٠.
- دبلومات دراسات عليا فى الإحصاء ١٩٦٤ - التخطيط ١٩٦٧ التمويل ١٩٦٨
- دكتوراه فى إقتصاديات النقل الجامعة الفنية بدرسون ألمانيا ١٩٧٦

الوظيفة :

العمل بوزارة التخطيط ١٩٦١ - ١٩٧٨
مساعد باحث إقتصادى ١٩٦١
التدريج بالوظائف بشعبة النقل والمواصلات والتخزين حتى رئيس شعبة النقل الداخلى ١٩٧٨
العمل بوزارة النقل والمواصلات والنقل البحرى ١٩٧٩ - ١٩٩٩
مدير عام شعبة التخطيط الإقتصادى - الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل ١٩٧٩
رئيس الإدارة المركزية للشئون الإقتصادية ١٩٨٠.
نائب رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل ١٩٨٨ - ١٩٩٥ والإشراف على قطاع التشغيل والموازنات بوزارة النقل منذ ١٩٩٤
مستشار وزير النقل والمواصلات والنقل البحرى ١٩٩٥ - ١٩٩٩
عضو اللجنة الإستشارية الفنية للموانئ ١٩٨٨ - ١٩٩٧ مثل الوزارة فى مفاوضات جولة أورجواى (الجات) كما مثل الوزارة فى مفاوضات الشراكة المصرية الأوروبية وفى مفاوضات الإصلاح الإقتصادى لصندوق النقد الدولى وكذلك مثل الوزارة فى جميع اللجان المشتركة مع الدول العربية.

* عضو الجمعية العامة للشركة القابضة للنقل ١٩٩٢ - ١٩٩٩
* عضو مجلس إدارة شركة الإسكندرية لتدوال الحاويات ١٩٩٢ - ٢٠٠٠
* عضو الجمعية العامة للشركة المصرية للإتصالات حتى الآن
* عضو مجلس بحوث النقل والمواصلات بأكاديمية البحث العلمى والتكنولوچيا ١٩٨٠ - حتى الآن.
* عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية ١٩٨٨ حتى الآن
* معتمد بالموسوعة القومية للشخصيات البارزة - الإقتصاديين
* معتمد بقائمة الخبراء إقتصاديات وتخطيط النقل بالأمم المتحدة
* معتمد بقائمة الخبراء ببنك التعمير الألمانى
* عضو مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط.
* عضو مجلس إدارة الهيئة العامة لميناء دمياط
* نائب رئيس الجمعية العلمية العربية للنقل منذ عام ١٩٩١ حتى الآن
* الإشراف العلمى على عدد ٣ رسائل ماچستير، وعدد ١ رسالة دكتوراه فى إقتصاديات النقل وترشيد الطاقة بكلية الإقتصاد والعلوم السياسية.
والإشراف على عدد١ رسالة دكتوراه فى أكاديمية ناصر العسكرية العليا
* عضو محكمة القيم عن الشخصيات العامة عامى ١٩٨٨ - ١٩٨٩
* تدريس مواد الإقتصاد، وإقتصاديات النقل، والتحليل المالى ، وتقدير الطلب بكليات الهندسة والتجارة والمعهد القومى للنقل.
* العديد من الأبحاث المنشورة فى المجلات العلمية والمؤتمرات فى مجال النقل ودراسات الجدوى الإقتصادية والنقل البحرى.



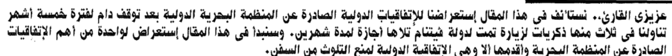
المنظمة البحرية الدولية (٢١)

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

WHAT IT DOES AND HOW IT WORKS...?

ماذا تفعل وكيف تعمل...؟

د. مصطفى عبد العزيز رئيس قسم دعم المعاهد البحرية - المنظمة البحرية الدولية (سابقا)



عزيزى القارئ.. نستأنف فى هذا المقال إستعراضنا للإتفاقيات الدولية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية بعد توقف دام لفترة خمسة أشهر تناولنا فى ثلاث منها ذكريات لزيارة تمت لدولة فيتنام تلاها أجازة لمدة شهرين. وسنبدأ فى هذا المقال إستعراض لواحدة من أهم الإتفاقيات الصادرة عن المنظمة البحرية وأقدمها ألا وهى الإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن.

الإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (١)

International Convention for the Prevention of Pollution from ships (MARPOL 73/78)

تقديم

MARPOL هى الإتفاقية الدولية التى تتناول منع تلوث البيئة البحرية من السفن سواء كان ذلك بسبب عمليات تشغيل هذه السفن أو بسبب تعرضها لحوادث. وهذه الإتفاقية هى نتاج إدماج معاهدتين تم التصديق عليهما أعوام 1973 و 1978 وتم تحديثهما بمجموعة من التعديلات على مدى السنوات التى مرت منذ التصديق على هاتين المعاهدتين.

تم التصديق على الإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن فى الثانى من نوفمبر 1973، ولقد تناولت الإتفاقية التلوث بالزيت وبالمواد الكيميائية ومن المواد الضارة سواء كان ذلك من شحنات السفن أو من السرتينة والنفايات. أما بروتوكول عام 1978 الخاص بالإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 فقد تم التصديق عليه فى مؤتمر يتعلق بسلامة ناقلات المواد السائلة ومنع التلوث عقد فى فبراير 1978 فى أعقاب حوادث الناقلات أعوام 1976 و1977، كما تضمن البروتوكول إجراءات تتعلق بتصميم الناقلات وتشغيلها فيما يتعلق بالإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح فى البحار 1973.

ولما كانت الإتفاقية لمنع التلوث من السفن 1973 لم تدخل بعد حيز التنفيذ عند صدور البروتوكول، فقد تم إدماج الإتفاقية الأم فى البروتوكول وتم الإشارة إليهما كما يلى: «الإتفاقية الدولية لمنع التلوث البحرى من السفن 1973 كما تم تعديلها ببروتوكول 1978.

International Convention for the Prevention of Marine Pollution from ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78).

ودخلت الإتفاقية حيز التنفيذ فى الثانى من أكتوبر 1983 (بالنسبة للملحقين الأول والثانى).

تتضمن الإتفاقية القواعد التى تهدف لمنع وتقليل التلوث من السفن سواء كان ذلك ناجماً عن حوادث أو ناتج عن العمليات الروتينية، وتتضمن الإتفاقية - حالياً - ستة ملاحق:

الملحق الأول: القواعد الخاصة بمنع التلوث بالزيت

Annex I Regulations for the Prevention of Pollution by Oil

الملحق الثانى: القواعد الخاصة بالسيطرة على التلوث الناجم عن المواد السائلة الضارة بالصحة المنقولة صباً.

Annex II Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk

الملحق الثالث: منع التلوث الناجم عن المواد الضارة المنقولة بحراً فى عبوات

Annex III Prevention of Pollution by Harmful Substances Carried by Sea in Packaged Form.

الملحق الرابع: منع التلوث الناجم عن تفريغ سرتينات السفن

Annex IV Prevention of Pollution by Sewage from Ships

الملحق الخامس: منع التلوث الناجم عن تفريغ النفايات من السفن

Annex V Prevention of Pollution by Garbage from Ships

الملحق السادس: منع تلوث الهواء من السفن

Annex VI Prevention of Air Pollution from Ships

ويجب على الدول الموافقة على الملحقين الأول والثانى، أما باقى الملاحق فموافقة الدول عليها إختيارية.

مقدمة تاريخية

تم التعرف على تلوث البحار بالزيت فى النصف الأول من القرن العشرين، وأصدرت العديد من الدول القواعد المحلية اللازمة لضبط تفريغ الزيت من السفن فى المياه الإقليمية. وفى عام 1954 نظمت المملكة المتحدة مؤتمر عن التلوث بالزيت أقرت فيه الإتفاقية الدولية لمنع تلوث البحر بالزيت International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil (OILPOL).

وعدلت هذه الإتفاقية أعوام 1962، 1969، 1971، وتناولت التلوث الناجم عن العمليات الروتينية للناقلات ومن تفريغ النفايات الزيتية من الماكينات كأحد الأسباب الرئيسية للتلوث بالزيت من السفن.

دخلت الإتفاقية حيز التنفيذ فى ٢٦ يوليو 1958، وتعاملت مع مشكلة تلوث البحار بالزيت - الذى تم تعريفه بالزيت الخام وزيت الوقود وزيت الديزل الثقيل وزيت التزييت - من خلال تحديد مناطق ممنوعة تمتد لمسافة ٥٠ ميل بحرى يمنع فيها تفريغ زيت أو مزيج يحتوى على أكثر من ١٠٠ جزء من مليون من الزيت. كما طالبت الإتفاقية الدول الأعضاء بإتخاذ الخطوات اللازمة لتوفير تسهيلات لإستقبال المياه المحتوية على زيوت والفضلات.

فى عام 1962 أقرت المنظمة البحرية تعديلات على الإتفاقية حتى يتم تطبيقها على سفن ذات حمولات أقل من المنصوص عليها فى الإتفاقية وكذا مد المناطق الممنوعة لمسافات أطول، كما نصت تعديلات عام 1969 على تعليمات جديدة تحكم تفريغ الزيت من ناقلات الزيت ومن مناطق الماكينات فى السفن.

ولقد ظهرت الحاجة لإتخاذ خطوات أخرى فى هذا المجال كنتيجة للتقدم فى الممارسات الصناعية، إلا أن إهتمام المنظمة البحرية بالتلوث لم يأخذ سوى جزءاً يسيراً من إهتمامها حتى ذلك الوقت.

فى عام 1967 جنحت ناقلة البترول «تورى كانيون» أثناء دخولها القنال الإنجليزى وتسربت كامل شحنتها من الزيت الخام إلى البحر والتى بلغت مائة وعشرين ألف طن. وتسببت هذه الكارثة فى أكبر تلوث بالزيت عرف حتى ذلك التاريخ. ولقد أثارت الكارثة تساؤلات حول مدى فاعلية الإجراءات السارية فى ذلك الوقت لمنع التلوث بالزيت من السفن، كما أظهرت أخطاء فى نظام التعويضات فيما يتعلق بالحوادث البحرية.

فى أعقاب الحادث عقد مجلس إدارة المنظمة البحرية فى دورة غير عادية ووضع خطة عمل بالنسبة للنواحى الفنية والقانونية الناجمة عن حادثة «تورى كانيون»، كما قررت الجمعية العمومية للمنظمة عام 1969 الدعوة لعقد مؤتمر دولى فى عام 1973 لإعداد إتفاقية دولية لوضع ضوابط للتلوث الناجم من السفن.

كذلك أقرت المنظمة عام 1971 تعديلات على الإتفاقية الدولية OilPol 1954 تناولت توفير حماية The Great Barrier Reef in Australia وتحديد حجم الصهاريج فى ناقلات الزيت، وبالتالى خفض كميات الزيت التى يمكن تسربها فى حالات الحوادث أو جنوح السفن.

الإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن 1973:

أقر المؤتمر الدولى عام 1973 الإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن 1973 ، وبالرغم من أنه كان من المعروف أن التلوث الأهم هو ذلك الناجم عن الحوادث البحرية ، إلا أن الإتفاقية إعتبرت أن التلوث الناجم عن العمليات هو الأكثر تهديداً ، ولذلك فلقد تضمنت الإتفاقية الجديدة العديد من قواعد وتعديلات OILPOL 1954 فى الملحق الأول الخاص بالزيت.

كذلك تضمنت الإتفاقية الجديدة أشكال أخرى من التلوث من السفن ، فتضمنت ملاحق أخرى التلوث الناجم عن المواد الكيميائية وعن المواد الضارة وعن النفايات وعن تفريغ السرتينة . كما تضمنت الإتفاقية بروتوكولين للتعامل مع التقارير عن الحوادث التى تتضمن مواد ضارة والتحكيم.

نصت الإتفاقية على سريانها بعد إقرارها من خمسة عشر دولة على الأقل تصل الحمولات الكلية لأساطيلها ما لا يقل عن ٥٠٪ من الحمولة الكلية للأسطول العالمى. وحتى عام 1976 لم يكن قد صدق على الإتفاقية سوى ثلاثة دول فقط هى الأردن وكينيا وتونس التى تصل حمولات أساطيلها لأقل من ١٪ من حمولة الأسطول العالمى، وبدى أن الإتفاقية الجديدة لن تدخل أبداً حيز التنفيذ، بالرغم من أن المطلوب هو التصديق فقط على الملحقين الأول والثانى لكى تصبح الدولة عضواً فى الإتفاقية حيث أن التصديق على الملاحق الأخرى إختيارى.

فى أعقاب الحوادث الكثيرة للناقلات عامى 1976 و 1977 عقدت المنظمة البحرية مؤتمراً لسلامة الناقلات ومنع التلوث فى فبراير 1978، ولقد أقر هذا المؤتمر مجموعة من الإجراءات تتعلق بتصميم الناقلات وتشغيلها، وتم تضمين هذه الإجراءات فى كل من بروتوكول 1978 الخاص بالإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح فى البحار 1974 (بروتوكول SOLAS 1978) وبروتوكول 1978 الخاص بالإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ١٩٧٣ (بروتوكول MARPOL 1978) والذى أقر فى 17 فبراير 1978. وكان أحد الأمور الهامة التى أقرها البروتوكول للتغلب على مشكلة عدم توفر النصاب الكافى لدخول إتفاقية منع التلوث من السفن حيز التنفيذ السابق التنويه عنه، فلقد سمح البروتوكول بإنضمام الدول لعضوية الإتفاقية بإقرار الملحق الأول الخاص بالزيت فقط حيث ووفق على أنه لن يكون هناك إلتزام بالموافقة على الملحق الثانى الخاص بالكيماويات قبل مرور ثلاث سنوات على دخول البروتوكول حيز التنفيذ. ولقد أتاح هذا التسهيل بعض الوقت للتغلب على مشاكل فنية فى الملحق الثانى كانت عقبة كبيرة للعديد من الدول فى سبيل إقرار الإتفاقية.

ولما كانت الإتفاقية لم تدخل بعد حيز التنفيذ حتى ذلك التاريخ، فلقد إنصهرت الإتفاقية الأم فى البروتوكول ليصبح إسمها «الإتفاقية الدولية لمنع التلوث البحرى من السفن 1973 كما تم تعديلها ببروتوكول 1978».

International Convention for the Prevention of Marine Pollution from ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78).

ودخلت الإتفاقية فى شكلها الجديد حيز التنفيذ فى الثانى من أكتوبر 1983 بالنسبة للملحقين الأول والثانى فقط.

الملحق الأول: منع التلوث بالزيت

أبقت إتفاقية 1973 على مفهوم تفريغ الزيت، كما تم النص عليه فى تعديل عام 1969 الذى أدخل على إتفاقية التلوث بالزيت لعام 1954 دون أى تغييرات

جوهرية وفقاً لما يلى:
يسمح بتفريغ الزيت من الناقلات أثناء التشغيل فقط عند توافر الشروط الآتية:
١- إجمالى كمية الزيت التى يمكن للناقلة تفريغها أثناء إبحارها فى أى رحلة وهى فارغة لا يجب أن تتعدى 15000/1 من إجمالى الشحنة التى يمكن للسفينة نقلها.
٢- لايتعدى معدل تفريغ الزيت 60 لتراً لكل ميل بحرى تبحره السفينة.
٣- لا يتم أى تفريغ للزيت لأى سبب من أماكن الشحنة فى الناقلة على مدى يقل عن 50 ميل بحرى من أقرب يابسة.
كما يجب الإحتفاظ بسجل للزيت يسجل به تحركات شحنة الزيت ومخلفاتها على أساس التحميل والتفريغ من صهريج إلى صهريج أخر.
بالإضافة إلى ما سبق، خفضت إتفاقية 1973 إجمالى كمية الزيت التى يمكن للناقلة تفريغها أثناء إبحارها فى أى رحلة وهى فارغة من 15000/1 من إجمالى الشحنة التى يمكن للسفينة نقلها إلى 1/ 30000 من إجمالى الشحنة التى تم نقلها.
وكما هو الحال بالنسبة لتعديلات 1969 لإتفاقية التلوث بالزيت، أبقت إتفاقية 1973 على نظام (LOT) "Load On Top" والذى قدمته صناعة الزيت فى الستينات من القرن العشرين. فى Bal-last Voyages تأخذ الناقلة مياه الصابورة (صابورة المغادرة) فى صهاريج الشحنة المتسخة ويتم غسل الصهاريج الأخرى لأخذ صابورة نظيفة. يتم ضخ ناتج غسل الصهاريج فى صهريج خاص Slop Tank بعد مرور أيام قليلة تستقر صابورة المغادرة ويطفو الزيت على سطح الصهريج. يتم تحويل المياه النظيفة فى أسفل الصهريج إلى صهريج أخر وأخذ مياه صابورة جديدة، ويتم تحويل الطبقة العليا من صابورة المغادرة إلى الصهريج الخاص. بعد إستقرار أخر وتحويل للمياه، يتم أخذ الشحنة التالية فوق بواقى الزيت فى الصهريج الخاص.
أحد المفاهيم الخاصة التى أقرتها إتفاقية ١٩٧٣ هو مفهوم المناطق الخاصة التى تعتبر سريعة التأثر بالتلوث، وبالتالى منع تفريغ الزيت بها منعاً باتاً، مع إستثناءات قليلة ومحددة تماماً. ولقد حددت الإتفاقية البحر المتوسط والبحر الأسود وبحر البلطيق والبحر الأحمر ومناطق الخلجان كمناطق خاصة. ويجب على جميع السفن التى تحمل زيتاً أن تكون قادرة على الإحتفاظ بنفايات الزيت على ظهر السفينة أو تفريغها فى تجهيزات الإستقبال الخاصة بها فى الموانى. وتتطلب هذه الإجراءات ضرورة توفير تجهيزات مناسبة وتتضمن نظام للتحكم ورقابة تفريغ الزيت، وتجهيزات لفصل الزيت والماء، Slop Tanks and Sludge Tanks وتجهيزات ضخ وشبكة أنابيب.
تنص الإتفاقية أيضاً على أن السفن الجديدة التى تزيد حمولتها عن 70000 طن، والتى تم التعاقد على بنائها بعد 31 ديسمبر 1975 يجب تزويدها بصهاريج منفصلة للصابورة كبيرة بدرجة تسمح بغاطس تشغيل ملائم دون الحاجة لأخذ مياه صابورة فى صهاريج الشحنة بناقلات الزيت. كما يجب على ناقلات الزيت الجديدة الإلتزام بتقسيمات ومطالب خاصة بالإتزان بحيث يمكنها فى أية حالة من حالات التحميل النجاة بعد إصابتها بتلف كنتيجة لإصطدامها بسفينة أخرى أو جنوحها.

والى اللقاء فى المقال القادم لإستكمال إستعراضنا للإتفاقية الدوليسة لمنع التلوث من السفن.

إدارة محطات مناولة الحاويات بنظام تبادل المعلومات الإلكترونى

Container Terminals Mangment By Using “EDI” System

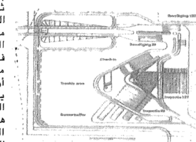
مهندس/ محمد رمزى عوض - مهندس شواطئ وتنمية موانئ

تعتبر دقة وكفاءة نظام الإدارة بالنسبة لمحطات مناولة الحاويات من أهم العناصر المميزة والمؤدية إلى تكوين سمعة جيدة لها وخاصة بالنسبة لكفاءة عمليات الشحن والتفريغ . وفى العصر الحديث بدا الإعتماد الكامل (أو شبه الكامل تبعاً لسياسة دولة الميناء ودرجة تقدمها) على الإدارة إعتماداً على الأنظمة الإلكترونية الحديثة والتى بدأت ثورتها فى الإنطلاق تحت إسم تكنولوجيا المعلومات (IT: Or Information Technology) **. وإنطلاقا من هذه التقنية الحديثة فقد بدأت المؤسسات العالمية والمتخصصة فى إدارة الموانئ والمرافق البحرية بدراسة إمكانية تطبيقها فى هذا المجال ومن ثم تم التوصل إلى ما يعرف باسم** "EDI" **او** (Electronic Data Interchange) .

و قد تم بالفعل تطبيق هذا النظام الفعال فى العديد من الموانئ الخاصة بدول الإتحاد الأوروبى وأمريكا وجنوب شرق آسيا وغيرها من الموانئ المتخصصة فى مناولة الأنواع المختلفة من البضائع . وفى مصر فإن أفضل نموذج لتطبيق هذا النظام هو ميناء السخنة الجديد والذى يدار تحت إطار نظام "B.O.T" تحت إدراة مؤسسة أميرال العالمية (Amiral) . ويضمن إستخدام الـ"EDI" فى عملية إدارة الميناء إتباع الأسلوب الأمثل تبعاً للغرض المطلوب منه . فمثلاً يقوم النظام بالسيطرة على ميكانيكية عمل البوابات المركبة للميناء (Gate Complex) والتى يتم من خلالها التحكم فى دخول وخروج ووزن الحاويات بالإضافة إلى إجراءات التفتيش الورقية وغيرها . و الشكل رقم (١) يوضح نموذجاً لبوابة مركبة مدارة بنظام للتحكم الإلكترونى لتبادل المعلومات مع بيان الدقة لعملية وزن الحاوية وإجراءات التفتيش لتحديد بياناتها . وبالإضافة إلى ما سبق من السيطرة على دخول وخروج الحاويات من وإلى الميناء فإن دور إستخدام الـ"EDI" فى التنظيم والسيطرة على عمليات المناولة نفسها يضمن مناولة ناجحة وفعالة.

وكمثال تطبيقى على إستخدام هذا النظام فى عمليات المناولة فإنه لميناء حاويات متكامل يقوم بمناولة الحاويات بطول ٤٠ قدم والتى تعرف عالمياً بإسم FEU (Forty Feet Equivalent Unit) فإنه مطلوب تحديد الهيكل التخطيطى لحركة هذه الحاويات داخل الميناء وذلك من موقع التستيف للحاويات إلى السفينة المطلوب تحميلها . ولإجراء ذلك فإنه يلزم تحديد عناصر التشغيل الأساسية المطلوبة لعملية المناولة الفعالة من خلال ما يعرف بإسم (M.A.T.Multiple Activities Technique) والذى عن طريقه يتم تحديد المقياس الزمنى (Time Scale) للأعمال المرتبطة والمطلوب إنجازها خلال مدة زمنية معينة وبمنتهى الدقة وذلك بإستخدام المعدات التالية لنقل حاويات الـ٤٠ قدم إلى ظهر السفينة المطلوب شحنها :

* معدة (Single Trailer Master Or "TUG") بعدد ثلاثة تعمل بالساحة وتحتاج لفترة زمنية تساوى (٤ دقائق) للعمل بين الـ (Forklift, FLT) والونش (Crane)ومثلها للعودة إلى (FLT) ثانية.
* معدة (Forklift, FLT) لنقل الحاويات من (Single Trailer Master Or "TUG") إلى الونش (Quay Crane) بمنطقة الرصيف . وهناك إحتياج لفترة زمنية تساوى (١ دقيقة) لنقل الحاوية من الـ(TUG) إلى الونش.
* الونش الناقل (Quay Crane) والذى يقوم بنقل الحاويات مباشرة ووضعها على ظهر السفينة المطلوب تحميلها . وتحتاج تلك العملية إلى فترة زمنية تساوى (٢,٥٠ دقيقة) هى زمن دورة عمل الونش لنقل الحاوية إلى سطح السفينة.



وللحالة المبينة فإنه تظهر أهمية إستخدام تقنية الـ"EDI" للسيطرة على العمليات التشغيلية المعقدة الموضحة بأعلى كفاءة ممكنة وبذلك يكون الوقت الضائع خلال عمليات المناولة شبه معدوم (Handling Optimization) ويتم إحكام العمليات السابقة بالتخطيط المحكم حقاً إن ثورة تكنولوجيا المعلومات وتطبيقاتها فى مجال هندسة وإدارة الموانئ لهى طفرة جبارة فى هذا المجال. ولا أحد مهما كان خبيراً يستطيع أن يتوقع ماذا يمكن أن يحدث فى المستقبل القريب أو البعيد مع كل هذا التطوير العلمى المذهل والمتلاحق فى هذا المجال.

محاربة الإرهاب على الطريقة الأمريكية



بقلم ربان فاروق عبد المنعم الصايغ -خبير ومستشار بحرى

«نحن الخير والآخرون هم الشر» الرئيس الأمريكى چورج واشنطن (١٧٨٩ - ١٧٩٧)

الإرهاب وتنظيماته

الإرهاب والمقابل له باللغة الإنجليزية كلمة Terrorism نهج واداة ووسيلة وهناك نحو مائة وتسعة تعريفا للإرهاب وضعها «أليكس سميد» أبرز الدارسين لهذا الموضوع فى كتابه «الإرهاب السياسى» ومع ذلك فإن كثير من الباحثين يلتقون حول تعريف شائع للإرهاب هو: «فعل رمزى يتم لإحداث تأثير سياسى بوسائل غير معتادة مستلزماً إستعمال العنف أو التهديد به».

وللإرهاب ملامح ثلاث:

١- ليس أيديولوچية لأن الأيديولوچية معناها الفكرة وراء عمل ما وهى مجموعة من القيم والمبادئ السياسية وإنما هو عنف متعمد تحركه دوافع سياسية أو عقائدية أو دينية أو عرقية أو إجرامية.

٢- ليس له وجه واحد أو سبب واحد ولكن أوجه عديدة وأسباباً كثيرة وهو على تنوعه إما إرهاب فردى أو جماعة منظمة أو مجموعة منظمات أو - وهذا هو الأخطر والأفظع إرهاب دولة.

٣- ليس ظاهرة إسلامية أو عربية - كما تدعى أبواق الدعاية الأمريكية - بل هو ظاهرة عالمية ليس لها دين محدد أو إتجاه سياسى بعينه.

والإرهاب من المصطلحات الدالة على أفعال مدانة للإعتبارات الآتية:

* لأنه من أعمال العنف غير المنظمة وغير المنضبطة أو الخاضعة لقوانين الحرب وأعرافها والتى يفترض أن تخضع لها أية منازعات مسلحة فتحكمها قوانين الحرب وتجرى بمقتضى أحكام القانون الدولى ويترتب على آثارها حقوقاً وإلتزامات.
* لأن نوعية الضحايا ليسوا جميعاً بالضرورة من المقاتلين الذين تستهدفهم المنازعات المسلحة وإنما هم فى الغالب من المدنيين الذين يذهبون ضحية للأعمال الإرهابية.
* وقد يذهب ضحية للإرهاب طرف ثالث لا شأن له بنزاع ولا دولته طرف فيه.
* القدرة على إستخدام وسائل عنف وأساليب متنوعة ومبتكرة يتعذر معها إستعداد الطرف المستهدف ويصعب مواجهتها إذا ما وقعت.

إن لكل عمل إشتراطاته وأركانه والإرهاب له أركان لا يتحقق إلا بتوافرها هى:

١- يشكل الإرهاب عملاً من أعمال العنف أما التهديد بالعنف فيدخل فى باب الردع لا الإرهاب.

٢- يتسم العمل الإرهابى بقدر من التخطيط والتنظيم وبذلك يتم إستبعاد أعمال العنف العفوية والمرتجلة من هذا المجال.

٣- العمل الإرهابى له مقاصده وخصائصه السياسية وكل فعل عنيف يخلو من هذا الهدف يعد من قبيل الجرائم العادية التى لا هدف سياسى لها.

٤- يتسم العمل الإرهابى بالطابع الرمزى النفسى بمعنى أنه يحمل رسالة إلى فئة أو جماعة أو دولة متجاوزاً بذلك الضحية المباشرة أو الهدف المباشر للعمل الإرهابى بقصد إيجاد تأثير نفسى معين لدى الخصم كالشعور بالخوف والذعر وعدم الأمن وصولاً إلى الغايات السياسية المراد تحقيقها.

٥- ينطوى العمل الإرهابى على فعل مزدوج من حيث طبيعته ومصدره أو القائمين به فعلى المستوى الداخلى قد يكون مصدر الفعل الإرهابى فرداً أو جماعة سياسية وموجه إلى السلطة السياسية وقد يكون مصدره السلطة السياسية نفسها وموجه إلى المجتمع أو إلى طائفة من طوائفه أو إلى فئة سياسية من فئاته أو جماعة منه بقصد ضمان أمن السلطة وإستمرار وجودها فى الحكم أما على المستوى الخارجى فقد تمارسه دولة ما إزاء دولة أخرى أو قد تمارسه فئة أو منظمة عبر حدود إقليمها إزاء دولة أخرى أو العكس حين تمارسه دولة ضد شخص أو جماعة ضمن الحدود الإقليمية لدولة أخرى.

إن الحديث عن الإرهاب الدولى لابد أن يرصد التحولات التى صاحبت هذه الظاهرة منذ بدايتها وحتى الآن وهى تتمثل فى عدة محاور:

* النشاط الإرهابى كان فى بداية ظهوره يمثل تهديداً على المستوى المحلى ولكن منذ سنوات تحول إلى ظاهرة دوليا وبمعنى آخر فقد تحول إلى جريمة عابرة للحدود.
* النشاط الإرهابى كان له أبعاد سياسية محددة ويتعلق بأيدولوچيات خاصة أما الآن فقد أصبح يتعلق بالإتجاهات العرقية والدينية.
* النشاط الإرهابى كان يستهدف الحكومات والمسئولين والرسميين والآن تحول ليستهدف المدنيين الأبرياء.

وتاريخياً لم يبدأ - ولن ينتهى - الإرهاب بأحداث سبتمبر ٢٠٠١ حيث يوجد ١٥٨ تنظيماً إرهابياً تعمل فى ٤٧ دولة فى مختلف أنحاء العالم من بينها ٢٨ تنظيماً نشطاً وتتعمد كثير من مراكز البحوث والدراسات الأمريكية والأوروبية إغفال المنظمات اليهودية مثل (ارجون زفاى، شيترن، المفدال، اجوادت يسرائيل، حزب كافى ... وغيرها) كذلك الـ ٢٩ منظمة أمريكية المتواجدة فى سبع ولايات فى USA وعلى رأسها وأشهرها كوكلاكس كلان Kuklux Klan متعددة الفروع (٩٦ فرعاً) والمعروفة بإسم إمبراطورية الجنوب والتى تم تشكليها عام ١٨٥٦ ضد الحقوق المدنية للزنوج.

وهناك من يعرف وهم قليلون إن التنظيمات الإرهابية العالمية أقدم من تنظيم القاعدة (أسامة بن لادن ١٩٨٩)وتنظيم الجهاد (أيمن الظواهرى ١٩٧٣) والتنظيمات والجماعات والمنظمات العالمية على سبيل المثال لا الحصر هى:

سانشيز (كارلوس أكبر الشخصيات الإرهابية شهرة فى العالم)، **بادرماينهوف** (الألمانية)، **الألوية الحمراء** (الإيطالية)، **الباسك** (الأسبانية)، **أبو سياف** (الفلبين)، **جبهة الكاميل** (سيريلانكا)، **الطريق المنير** (بيرو)، **العمل المباشر** (الفرنسية)، weather-men (الأمريكية)، **الجيش الجمهورى** (أيرلندا)، FARC (كولومبيا)، **١٧ نوفمبر** (اليونانية)، **جرابو** (أسبانيا) Kuklux Klan (الأمريكية)، FIA (كندا)، الجيش الأحمر JRA (اليابان)، NIA (إيطاليا)، **أوشيزيكيو** (اليابان).

ويصعب حصر العمليات التى قاموا بها من تفجيرات وإغتيال وإختطاف ... إلخ على امتداد سنوات وسنوات.

إرهاب الدولة

إن الحقيقة التى تلمع كشمس الظهيرة هى أنه بين الـ ١٩١ دولة الأعضاء فى الأمم المتحدة تتصدر دولتان فقط هما الولايات المتحدة الأمريكية (وريثة الإستعمار القديم) وإسرائيل (وريثة وعد بلفور) المفتاح الذهبى الذى فتح الأبواب لإحتلال فلسطين الإرهاب ولهما الريادة فى الإرهاب الدولى بكل أشكاله وصوره وترفعان ما يسمى براية «الحرب على الإرهاب» لكى تبررا ما تريدان تنفيذه.

أولا: الولايات المتحدة الأمريكية:

السجل الأمريكى متخم بكل أشكال إرهاب الدولة الذى يضع الدول العظمى (شرطى العالم) على رأس (الجناة) حيث تمارس أفظع أشكال إرهاب الدولة الرسمى منتهكة مبادىء القانون الدولى وأحكام الشرعية الدولية ويمكن - وبسهولة - أن نرصد فى هذا الصدد النقاط الآتية:

١- الإنفراد بالقرار الدولى فى ظل الأحادية القطبية منذ سقوط حائط برلين ليلتى التاسع والعاشر من نوفمبر ١٩٨٩ وغياب القطب السوفيتى المنافس فى ديسمبر ١٩٩١ ويحكمها فى ذلك شعور بالقوة المتناهية والغطرسة والإستعلاء.

٢- تجسيد العبارة الشهيرة التى ظل السفاح المغولى الشهير جنكيز خان يرددها حتى وفاته «طالما لا توجد سوى سماء واحدة كذلك يجب أن لا تكون هناك سوى إمبراطورية واحدة».

٣- النفوذ المتنامى داخل الأمم المتحدة - أهم منظمة دولية - والسيطرة عليها وتهميش دورها وفاعليتها حيث تستصدر منها ما تشاء من قرارات التى هى نصوص سابقة التجهيز والمطلوب هو التوقيع عليها فقط وتنفذها طبقاً لمصالحها فقط وحيث يرضى الآخرون وحيث لا يرضون وفى حالة إعتراضهم على القرارات الأمريكية يتم التواطؤ لتبريرها وتمريرها فضلاً عن الإستهانة بمبادئ ميثاق الأمم المتحدة سواء بالإنتهاكات الصارخة لهذه المبادئ أو التلاعب بها ومحاولة إعطاء تفسيرات مغلوطة لمساندة تجاوزاتها وتبرير ممارساتها غير المشروعة وكلنا نتذكر أن USA قامت بخطف تقرير العراق المقدم لمفتشى الأمم المتحدة فى ٨ نوفمبر ٢٠٠٢ عما بقى لديه من أسلحة الدمار الشامل لحذف كل إشارة فى التقرير أن أكثر من ٢٥ شركة أمريكية تولت توريد معظم هذه الأنواع من أسلحة الدمار الشامل إلى العراق والخطير فى الأمر أن الأمم المتحدة التى تعتبر التجسيد الحقيقى والواقعى لفكرة الإرادة الدولية أصبحت فى حكم الملغاة أو الغائبة وعبر ممارسات عديدة أصبح واضحاً أن الأمم المتحدة ليست إلا إحدى أدوات تنفيذ السياسة الخارجية الأمريكية وحتى أصبح الحديث عن دور فاعل لها هو حديث فارغ من المعنى لأن USA تقوم بكل الأدوار ومن ثم لا مجال - ولا حاجة - لأحد وقد عبرت عن ذلك صراحة «مادلين أولبرايت» وزيرة الخارجية الأمريكية السابقة حينما قالت: «الولايات المتحدة وليس الأمم المتحدة هى التى تسوس النظام الدولى !».

٤- حصر عمل الجمعية العامة للأمم المتحدة فى مجرد إجتماعات وموافقات وإحتجاجات لا طائل منها ولا جدوى لها والمطلوب أن تشرف هذه الجمعية فقط على تنفيذ الأوامر وتحقيق الرغبات الأمريكية ولا شىء بعد ذلك.

٥- الإستخدام المفرط لحق النقض (الفيتو) فى مجلس الأمن الجهاز التنفيذى لهيئة الأمم المتحدة (١٥ عضواً منهم ٥ أعضاء دائمين) والذى تجاوز نحو ٨١ (واحد وثمانون) منهم ٧ لحماية إسرائيل من الإدانة الدولية على جرائمها المستمرة فى الأراضى المحتلة ولحماية

إستراتيجية شارون الوحشية في قمع الشعب الفلسطيني وإبداءاته حتى يتسنى عزف نشيد «هاتيكفاه» النشيد الوطني الإسرائيلي في كل أرض فلسطين مرة منذ نشأة هذا المجلس في عام ١٩٤٥ وحتى الآن مع إغفال المبادئ الدولية والقانون الدولي إذا ما تعارضت مع الأهداف والمصالح الأمريكية وممارسة كل الضغوط الممكنة على الدول الأعضاء لتحقيق هذه الأهداف وتلك المصالح وبإلقاء نظرة على القرارات الصادرة الخاصة بالعراق - مثلاً - نجد أن مجلس الأمن تجاوز حدود وظيفته المقررة في ميثاق الأمم المتحدة على النحو التالي:

* القرار ١٤٨٣ الصادر في ٢٠٠٣/٥/٢٣ الذي شرعن الإحتلال عندما إعترف بأن القوات الأمريكية في العراق قوات محتلة محدداً واجباتها طبقاً للقانون الدولية وإتفاقيات جنيف لعام ١٩٤٩ (رغم أن هدف الحرب المعلن كان التحرير وليس الإحتلال).

* القرار ١٥٠٠ الذي رحب بتشكيل مجلس الحكم الإنتقالي الذي تأسس في ٢٠٠٣/٧/١٣ وإعتبره يجسد ويمثل سيادة العراق! (رغم أنه لا يجسدها ولا يمثلها).

* القرار ١٥١١ الصادر في ٢٠٠٣/١٠/١٦ الذي حاول أن يعطي دوراً لما يسمى بالقوات المتعددة الجنسية في العراق ويشير إلى دور معين رمزي للأمم المتحدة (رغم أن المنطق أن تتولى الأمم المتحدة الملف من أوله إلى أخره كفاعل رئيسي وليس ثانوي منفذ للتعليمات الأمريكية وقرارات البيت الأبيض في USA».

* القرار ١٥٤٦ الصادر في ٢٠٠٤/٦/٨ الذي تحدث عن الخطوات العملية لنقل السلطة في ٢٠٠٤/٦/٣٠ حيث أكد الإعتراف بتشكيل حكومة انتقالية لعراق يتمتع بالسيادة إعتباراً من ٢٠٠٤/٦/٣٠ (رغم أنه لا ولن يتمتع بالسيادة طالما كان هناك إحتلال) ثم يقرر هذا القرار أن تكون للقوات المتعددة الجنسية سلطة إتخاذ أي إجراء لازم للمساهمة في المحافظة على الأمن والإستقرار في العراق في إشارة إلى أنها لا تعني إستعادة السيادة الكاملة ومن الناحية الفعلية - وهذا ما حدث ويحدث - مقيدة ومحدودة واقعياً وفعلياً وقانونياً.

٦- إرهاب العالم كله عسكرياً وسياسياً وإقتصادياً وإعلامياً.

عسكرياً: إعتماداً على سطوة عسكرية يرهبها العالم وقواعد عسكرية في أوروبا وآسيا (٦٨ قاعدة داخل ٢٥ دولة يتمركز فيها ٣٦٥ ألف جندي) وحاملات طائرات في معظم البحار والمحيطات وثقل التفوق والتقدم التكنولوجي في المجال النووي قياساً بما يحققه الآخرون والصواريخ عابرة القارات و١٥ جهاز مخابرات يصل حجم الميزانية المخصصة لها إلى ٤٠ مليار دولار سنوياً حيث الحرب الإستباقية Anti cipatory war وهي الحرب التي تضرب فيها عدوا محتملاً لم يتحرك ضدك ولكن يمكن من وجهة نظرك - أن يتحرك والضربات الإجهاضية تحت أي مسمى وتحت أي شعار ضد كل من يختلف معها في الرأي أو الرؤية دون أسانيد أو مبررات والتي تتم بأكبر قدر من المناورة وأقسى قدر من العنف وبأقل قدر من الخسائر في الأرواح الأمريكية فقط وذلك من خلال أسلوبين:

أ- الأسلوب الأول: الإكتفاء بالضربات الجوية المكثفة دون أن يكون لها موطأ قدم على الأرض كما حدث في ليبيا حينما تم قصف مقر العقيد القذافي عام ١٩٨٦ والذي أسفر عن مقتل ٤٠ مدنياً من بينهم إبنة القذافي بالتبني ومئات الجرحى والمصابين وكما حدث في السودان حينما تم قصف مصنع الدواء عام ١٩٨٨بدعوة ما زعم زائفة عن تصنيعه لمواد بيولوچية .

ب- الأسلوب الثاني بالغزو والإحتلال كما حدث عندما دارت عجلة الحرب في:

* عملية «الحرية الكاملة» في أفغانستان في ٧ أكتوبر ٢٠٠١ - بعد أقل من شهر من هجمات سبتمبر - بدعوى ضرب قواعد الإرهاب العالمي وعاش العالم فظائع ما جرى هناك والتي لم تكن حرباً ولكنها مجزرة وتركت وراءها - ولا تزال - آثاراً مدمرة على البلاد.

* عملية «حرية العراق» في العراق في ١٩ مارس ٢٠٠٣ بدعوى نزع أسلحة الدمار الشامل تلك الحرب التي تجاوزت الشرعية الدولية وتجاهلت الأعراف والمواثيق الدولية وبنيت على مجموعة من المزاعم والأكاذيب التي ثبت عدم صحتها.

كاريكتير للرسام الأمريكى الشمير ستيف إنجلهارت يكشف مدى إستغلال إسرائيل لهجمات يكشف إسرائيل لهجمات سبتمبر في توطيد علاقتها بالولايات المتحدة وكأنها الصديقة الوحيدة لواشنطن عند الأزمات.

* لعلي أضيف حالة التربص الأمريكي الآن بإيران ونظامه السياسي المبني على الايديولوچية الإسلامية بمزاعم حول سعي إيران لإنتاج أسلحة نووية ومما يعني أنها - أي إيران - أصبحت الهدف الثالث بعد غزو أفغانستان وإحتلال العراق وقد عبر عن هذا الإتجاه نورمان بودجوتيز الأب الروحي للمحافظين في USA حينما قال: «أنا لا أدعو إلى غزو إيران في اللحظة الحالية ولكن سوف تأتي لحظة قريبة جداً ستكون مناسبة لذلك!!».

سياسياً: إعتماداً على قناعة وإدعاء بأنها صاحبة رسالة حضارية تحمل الخير للإنسانية وشعوب العالم المختلفة وحيث تعتقد أن ثمة دور عليها القيام به لإعادة هيكلة العالم وبما يتفق مع الهوى الأمريكي ويتلائم مع المصالح الأمريكية حيث تفرض واشنطون - دون غيرها - ما تريد وحيث تتدخل في الشئون الداخلية للدول الأخرى مستخدمة مجلس الأمن العصا الغليظة لتأديب الدول المارقة من وجهة النظر الأمريكية دون إعتبار للمبادئ الدولية ودون وجود خطوط حمراء لما هو مباح وما هو مستباح واجبارها على قبول نظم لا تتفق مع إحتياجاتها ومعتقداتها وهو ما يشكل الإرهاب الحقيقي.

وإعتقاداً بصحة ما قاله الرئيس تيودور روزفلت الرئيس الأمريكي في أوائل القرن العشرين (١٩٠١ - ١٩٠٩): «أمركة العالم هي مصير وقدر أمتنا» تحاول USA تعميم النموذج الأمريكي كهدف غير وارد التفريط فيه أو التنازل عنه في العالمين الإسلامي أو العربي وفي القلب منهما منطقة الشرق الأوسط بإعتبارها - من وجهة النظر الأمريكية - المنطقة المولدة للإرهاب والحاضنة له وذلك لدعم - كما تدعي - الديمقراطية وحقوق الإنسان رغم أنها:

١- تنتهك الديمقراطية التي يبدو أن لها سمات ومميزات مختلفة عن تلك التي يعرفها الجميع إذ أنها لا تعرف المشاركة والحوار والتعارض وإحترام حقوق وحريات وإختيارات الآخرين بل تعتمد على لغة القوة والعنف.

٢- تنتهك حقوق الإنسان (ڤيتنام، أفغانستان، العراق، معتقل جوانتانامو، سجن أبو غريب ... إلخ).

٣- تقوم بالتضييق على وسائل الإعلام الأمريكية وتوجيهها لعدم التورط في بث أنباء أو تحليلات تخدم وجهة نظر الأعداء! ومن الأمثلة ذات الدلالة أن وزارة الدفاع الأمريكية كانت تخطط من خلال مكتب «التأثير الإستراتيجي» للكذب على الرأي العام حيث كانت تسرب معلومات غير صحيحة إلى وسائل الإعلام الأجنبية على النحو الذي يخدم الولايات المتحدة في ما يسمى «الحرب على الإرهاب».

اقتصادياً: إعتماداً على قوة إقتصادية ضخمة تضع الأولوية للكسب المادي وفائض اقتصادي رهيب وسيطرة كاملة على البنك الدولي World Bank راعي وممول التعاون الإقتصادي الذي أنشأ عام ١٩٤٦ وتملك USA ٣٢٪ من أصوات مجلس الإدارة ولا يعين له رئيساً إلا أمريكي الجنسية وعلى صندوق النقد الدولي Int. Monetory fund مركز المشورة الأول للدول النامية والمحضر لمصادر التمويل والذي أنشأ في ٢٧ ديسمبر ١٩٤٥ ومقره واشنطن وعلى مجموعة الدول الصناعية الكبار G8 والمعروفة بإسم مجلس إدارة العالم والتي تتحكم في ٩٠٪ من حجم الإقتصاد العالمي حيث العقوبات الإقتصادية على الدول وحيث تحقيق المصالح الإقتصادية الأمريكية على حساب الغير بإستخدام وتطويع منظمة التجارة العالمية World Trade Organization (١٤٧ دولة) وما يسمى بالعولمة Globalization فضلاً عن تعاظم التدخل السياسي في الشأن الإقتصادي بتطبيق مبدأ «العصا والجزرة».

إعلامياً: إعتماداً على إمكانيات إعلامية هائلة وقنوات فضائية متخصصة وصحافة عالمية متقدمة ومتطورة حيث تصدر تصريحات وتنشر أنباء ودعايات تختلط فيها الأوراق وتزيف الحقائق ويتم إعدادها وتوظيفها بشكل معين وإعلانها في توقيت معين وإستغلالها في إطار مناخ معين ويصاحبها ضجة وضجيج إعلاني غير طبيعي وعلى سبيل المثال لا الحصر:

١- الترويج للربط بين الإسلام والإرهاب رغم أن الإرهاب موجود في كل الحضارات ولم يكن يوماً ما صناعة إسلامية كما أن شعائر ومعتقدات المسلمين بعيدة عن هذا النهج.

٢- الخلط الواضح - والمتعمد - بين الإرهاب وحق الشعوب المظلومة في الدفاع عن حقوقها المشروعة وهذا حق تكفله القوانين الدولية وبما يؤدي إلى وضع حركات التحرر الوطني مع الجماعات الإرهابية في وضع متساو على أساسى أن من يقاوم الإحتلال على أرضه هو إرهابي بينما مغتصب الأرض الذي إحتلها هو الجدير بالرعاية والتأييد وهذا إدعاء مغلوط ومجاف للحقيقة.

٣- الحملة المسعورة التي تحض على كراهية المسلمين والتي تصورهم على أنهم أتباع دين باطل وأعداء USA وإعتباره إرهابياً كل من يتفق مع تنظيم القاعدة في الدين وليس في التوجيه

٤- تضخيم المعلومات حول قدرات العراق العسكرية بأكاذيب تغطي كل الحقائق حتى يتسنى الحصول على الموافقة اللازمة للمشاركة في الحرب.

٥- حملات التشويه والإفتراء حيث المقاومة تعد إرهاباً والإحتلال يصبح تحريراً والعمالة تعتبر تحالفاً إستراتيجياً وحيث تضيع الحقيقة وتغيب.

٦- تغليف المطامع والمصالح بغلاف أخلاقي أو ديمقراطي والتذرع بهذه الحجة أو تلك في سبيل فرض الإرادة على الغير.

ثانيا: اسرائيل

اليهود هم مخترعو الإرهاب الوقائي حيث إعتمدوه أداة سياسية والكيان الصهيوني شيد على الإرهاب وهو مدين بوجوده إلى منظمات يهودية إرهابية مثل الهاجاناه البالماح وشتيرن وهاشومير وارغني زفاي ومنها تكون جيش إسرائيل.

وإسرائيل بإعترافها - رسمياً ووثائقياً ومنذ نشأتها في ١٤ مايو ١٩٤٨ وإنضمامها للأمم المتحدة في مايو ١٩٤٩ صاحبة أكبر سجل أسود في الخطف والقتل والإغتيال العمدي وملاحقة كوادر المقاومة الفلسطينية (وفي مقدمتهم الشهيدين أحمد ياسين وعبد العزيز الرنتيسي) والترويع والمداهمة والعقاب الجماعي والمجازر الوحشية (دير ياسين ، تل الزعتر، صابرا، شاتيلا، قانا، جنين، شمال غزة) وهدم المنازل على رؤوس أصحابها وتدمير المنشآت الحيوية والمرافق العامة وتجريف الأراضي الزراعية للفلسطينيين وتحويل الحقول الخضراء إلى أرض خراب والإهانة والإذلال والتعذيب (٤٣ نوعاً) والتوغل الغاشم بالدبابات وقصف أفراد الشعب الفلسطيني بطائرات عمودية مزودة بصواريخ قصفاً وحشياً يستحيل معه التعرف على جثثهم ولا يفوتني أن أذكر:

* قيام مجرم الحرب إيريل شارون بإنتهاك حرمة المسجد الأقصى

(٢٠٠٢/٩/٢٧).

* قيام باروخ جولد شتين المستوطن الإسرائيلى بإطلاق النار عشوائياً داخل صحن الحرم الإبراهيمى (أغلى المقدسات الإسلامية) مما أدى إلى سقوط ٤٢ شهيداً ومن حولهم سبعة أخرون من الجرحى» (١٩٧٤/٢/٢٥).

* قيام ميخائيل روهان بمحاولة إحراق المسجد الأقصى (١٩٦٩/٨/٢١).

* إغتيال الكونت فولك برنادوت وسيط الأمم المتحدة فى فلسطين (١٩٤٨/٩/١٧).

* قيام السلطات الإسرائيلية بالعديد من أعمال الحفر حول حرم المسجد الأقصى كمؤامرة تهدف إلى هدمه.

* زيادة عدد المستوطنات المقامة على أرض فلسطينية بدعوى أنها أرض لا يملكها إنسان No Land is Man ويترتب على ذلك تحول الفلسطينيين إلى مشردين ولاجئين بلا مأوى فى ظروف يصعب إعتبارها إنسانية وبما يخالف القرارات الدولية التى تحظر الإستيطان كما أنها تنسف حق عودة اللاجئين الفلسطينيين وهو الحق الذى يكفله لهم ٣٠ قراراً دولياً.

* الشروع - رغم معارضة العالم كله بإستثناء USA - فى بناء جدار عنصرى فاصل تؤدى أثاره العدوانية إلى إغتصاب أراضى الفلسطينيين وتقطيع أوصالهم وبما يحول دون قيام دولة مستقلة لهم بل ورفضت تنفيذ حكم محكمة العدل الدولية الصادر فى ٢٠٠٤/٧/٩ بعدم شرعية وقانونية بناء هذا الجدار والذى صدر بإجماع ١٣ قاضياً مقابل إعتراض صوت واحد هو القاضى الأمريكى كما رفضت تنفيذ قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة بالموافقة على هذا القرار بما يقرب من الإجماع (وإعتراض USA) والصادر فى ٢٠٠٤/٧/٢١.

* توظيف أجهزة الإستخبارات الخارجية (الموساد) والداخلية (الشاباك) والعسكرية (أمان) لتوفير المعلومات الإستخبارية المطلوبة لتحقيق هذه العمليات.

* توظيف أجهزة الإعلام الإسرائيلية والأمريكية الخاضعة لسيطرة اللوبى الصهيونى فى USA وأوروبا لمحاولة إقناع العالم كله بأن الإرهاب الذى ضرب برجى التجارة فى نيويورك هو نفسه الإرهاب الذى تحاربه إسرائيل فى الضفة وغزة.

* الغريب حقاً أن إسرائيل التى تمتلك أكبر ترسانة نووية فى الشرق الأوسط مفاعل ديمونة» والذى يشكل تهديداً خطيراً لأمن الدول العربية قامت بشن غارة جوية على مفاعل «تموز» النووى العراقى بالقرب من بغداد عام ١٩٨١ لمنع العراق من تطوير قدراته النووية كما أنها الدولة الوحيدة فى المنطقة التى ليست عضواً فى معاهدة حظر الإنتشار النووى التى تم توقيع ١٨٧ دولة عليها فى يوليو ١٩٦٨ ولا تقبل بإخضاع منشأتها النووية للرقابة والتفتيش للوكالة الدولية للطاقة الذرية. ولديها - لدى إسرائيل - الجرأة والصفاقة - إعتماداً على الغطاء والدعم السياسى الأمريكى والصمت الدولى العاجز واللامبالاة العربية الخرافية - أن تجاهر بما تقوم به وتعتبره حقاً مشروعاً من حقوق الدفاع عن النفس بإسم «الحرب على الإرهاب» وتصور نفسها على أنها ضحية للإرهاب وليست صانعة له.

الغارة الإسرائيلية على غزة فى ٢٨ فبراير ١٩٥٥ والتى إستشهد فيها ٣٩ مصرياً.

* إرسال الطرود البريدية المتفجرة إلى العلماء الألمان العاملين فى مجال الأسلحة المتقدمة فى القاهرة عام ١٩٦٤.

والمتابع لابد أن تصيبه حالة من الإستغراب ففى الدول الإسلامية والعربية - على تعدد شعوبها - فإن هذا لا يتكلم ولا يعلق ولا يتحرك ويبدو أنهم إتفقوا - فيما بينهم - على إنتهاج ما يسمى بإستراتيجية الصمت والسؤال الذى يسأله الكثيرون من أين أتت الحالة الإسلامية العربية بين الغياب المتعمد والمشاركة الصامتة وتأتى الإجابة واضحة وصريحة ومختصرة على لسان إثنان أحدهما أمريكى والآخر إسلامى:

١- قال جيمس دول المدير السابق لوكالة المخابرات المركزية الأمريكية: «إننا يجب ألا نبالى برد فعل العالم العربى (٤.٤٪ من سكان العالم) لأن صمته فى أعقاب الإنتصارات الأمريكية فى أفغانستان يثبت أن الخوف وحده هو الذى سيعيد الإحترام إلى الولايات المتحدة.

٢- قال مهاتير محمد رئيس وزراء ماليزيا السابق (٢٠٠٤/٩/٧) فى الإسكندرية «العالم الإسلامى يعمل برد فعل وتحت تأثير الغضب وبدون إستراتيچية واضحة أو العمل بصورة جماعية كما ينقسم على نفسه وبعض الحكومات تنظر لمصالحها من رؤية ضيقة تضر بمصالح المسلمين».

هل بقى شىء؟

بإستعادة الذاكرة التاريخية هناك قصة رمزية تقول أن أحد القراصنة وقع فى أسر الإسكندر الأكبر الذى سأله: «كيف تجرؤ على إزعاج البحر؟ كيف تجرؤ على إزعاج العالم بأسره أيها الصبى؟ «فأجابه القرصان: «لأننى أفعل ذلك بسفينة صغيرة فحسب أدعى لصاً وأنت الذى يفعل ذلك بأسطول ضخم تدعى إمبراطوراً!!».

أما كيف تحارب USA الإرهاب فهو حديث العدد القادم بمشيئة الله.

قانون التجارة الدولية

بقلم/ محمد الهلباوى محام بالإستئناف العالى ومجلس الدولة دبلوم التحكيم التجارى الدولى

قيل ومازال يقال اليوم أن المحكم - فى التحكيم التجارى الدولى - يرى العدالة بينما لا يعتد القاضى إلا بالتشريع. ولعل ذلك هو الذى أثر فى تطور التحكيم التجارى الدولى وإتساع مجاله ، بإعتبار أن هذا التطور وهذا الإتساع هو بمثابة رد فعل لحرفية المحكمين والقضاة.

ولقد كان ومازال ، من نتيجة الإختلاف بين النظم الإقتصادية لدول عالم اليوم أن بدأت علاقات التجارة الدولية تبتعد رويداً رويداً عن سيطرة وسطوة قانون الدولة لتحكم أو تنظم بقواعد ذات طابع مهنى وقواعد عرفية ، حيث يلعب التحكيم التجارى الدولى دوراً بارزاً - فى هذا الخصوص - كوسيلة لتوكيد "قانون التجار" أو "قانون التجارة الدولية" أو القانون التجارى الدولى Lex Mercatoria على الصعيد الدولى.

إن أزمة التحكيم التجارى الدولى تكمن حالياً - فى رأينا - فى إعتماده النسبى على القوانين الوطنية لدول العالم الصناعى ودورانه أحياناً أخرى فى فلك القضاء الداخلى لهذه الدول ، وتقديس بعض المحكمين الدوليين - من جهة أخرى لبعض المفاهيم القانونية الوطنية المنتسبة لهم رغبة منهم فى تفادى الإصطدام بقوانين الدول النامية عند تنفيذ قرراتهم .

من المعلوم ، حيث إزدهرت التجارة الدولية فى القرون الوسطى من خلال المعارض والأسواق ظهر ما يسمى بقانون التجارة الدولى أو القانون التجارى الدولى. وهو قانون لم يتكون من عادات وأعراف تجار تابعين لدولة واحدة بعينها أو ورثوها من أجدادهم ، وإنما كانت قواعده تجسيداً لأعراف التجار فى المعارض والأسواق من جميع الدول . وكان النزاع الذى ينشب تجرى تسويته وفقاً "لعدالة" السوق.

والواقع أن هذا "البعث" ليس جديداً تماماً . إنما يرتد بجذوره إلى منتصف القرن الماضى حيث صدرت سنة ١٩٧٧ "القواعد الموحدة" من جمعية لندن لتجارة الحبوب وقد بنيت - هكذا يقال - على مبادئ "العدل والمساواة" . وصارت هذه القواعد الموحدة "قانون العقود ذات الشكل النموذجى فى تجارة الحبوب".

ويبدو أن إستخدام "المبادئ العامة للقانون" أو "المبادئ المشتركة" لم يعد أمراً قاصراً على مجال العقود ذات الشكل النموذجى ، أو قاصراً على قرارات التحكيم بل إمتد هذا الإستخدام بشكل ظاهر فى مجالات التجارة الدولية والتعاون الدولى فى المشروعات المشتركة.

إذ كثيراً ما يستخدم مصطلح "المبادئ المشتركة" فى المشروعات ذات الطابع الدولى مثل شركة سارو/ لورين الفرنسية الألمانية والتى تأسست بين فرنسا وألمانيا الغربية سنة ١٩٥٦ وتنص المادة الأولى من نظامها الأساسى على أن يحكمها "المبادئ المشتركة فى القانون الفرنسى والقانون الألمانى". بل أن الأمر لم يقتصر على ترديد هذه المصطلحات فى نظم المشروعات المشتركة أو عقود التجارة الدولية أو عقود الدولة. بل أشارت إليها - وإن يكن بتعبيرات مخففة - معظم لوائح هيئات ومراكز التحكيم . مثال ذلك ما تشير إليه المادة ٧ من الإتفاقية الأوروبية للتحكيم التجارى الدولى سنة ١٩٦١ حيث تشير إلى ضرورة أن يضع المحكمون فى إعتبارهم دائماً عادات التجارة وكذلك حكم المادة ٥/١٣ من لائحة غرفة التجارة الدولية ، ولائحة اللجنة الإقتصادية للأمم المتحدة لدول آسيا والشرق الأقصى الموقعة فى بانكوك سنة ١٩٦٦ . والمادة ٤٣ من إتفاقية الـB.I.R.D الموقعة فى واشنطون سنة ١٩٦٥ ... وغيرها من الإتفاقيات .

وكذلك أشارت إلى هذه الأعراف المادة ٣/٣٩ من قانون التحكيم المصرى رقم ٢٧ لسنة ١٩٩٤ حيث نصت على أن "يجب أن تراعى هيئة التحكيم عند الفصل فى موضوع النزاع شروط العقد محل النزاع والأعراف الجارية فى نوع المعاملة"

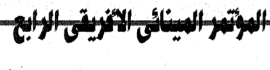
ومن أهم تطبيق لفكرة قانون التجارة الدولية فى التاريخ المعاصر فى أحكام التحكيم التجارى كان فى نزاع بين شيخ أبو ظبى وشركة التنمية البترولية المحدودة وقد إستخدم المحكم الإنجليزى فى قراره الذى صدر فى ٢٨ أغسطس ١٩٥١ إذ قال : "**إذا كان نظرياً أن قانون أبو ظبى هو الواجب التطبيق على موضوع النزاع** "لكن هذا القانون فى رأيه جاء متناسياً المبادئ القانونية اللازمة لتفسير وسائل وآليات التجارة الدولية . ومن ثم أعمل هذا المحكم القانون الإنجليزى الأقرب فى نظره للدول المتحضرة والتجارة الدولية.

ويتعين القول أن النظام العالمى الجديد ومن خلال منظمة التجارة الدولية أصبح له لمساته القوية على القوانين الوطنية . كما أصبحت تلك الأخيرة من خلال إتفاقيتها الموقعة من قبل الأفراد ملزمة لهم.

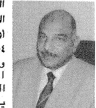
وخلاصة القول أضحت فكرة قانون التجارة الدولية أو القانون التجارى الدولى والتى كانت بالأمس مصدراً إحتياطياً يتم اللجوء إليه بإستحياء أصبح العمود الفقرى والنافذ للتجارة الدولية وتضاءلت فكرة النظام العام الداخلى للدولة لتحل مكانها فكرة النظام العام الدولى.

elhelbawy@link.net

وزارة النقل - قطاع النقل البحرى



المؤتمر المينائى الأفريقى الرابع



اللواء شرين حسن
رئيس قطاع النقل البحرى المصرى

يقوم قطاع النقل البحرى المصرى برئاسة السيد اللواء/ شرين حسن محمود بالتنسيق مع الجمعية الدولية للموانى والمرافئ والجمعية الأفريقية للتعاون المينائى بتنظيم المؤتمر المينائى الإفريقى الرابع تحت عنوان "أمن الموانى وتنميتها" وذلك خلال الفترة من ١٣ - ١٥ ديسمبر ٢٠٠٤ بفندق هيلتون جرين بلازا - الإسكندرية.

وسوف يعقد المؤتمر تحت رعاية معالى وزير النقل الدكتور / عصام شرف وبحضور وزراء النقل فى بعض الدول الأفريقية ومن المنتظر أن يشارك فى المؤتمر معظم الدول الأفريقية وعدد كبير من ممثلى الموانى الأوروبية والأسيوية والأمريكية بالإضافة إلى الجهات المصرية المعنية بجميع أنشطة النقل البحرى والموانى. ويتناول المؤتمر الموضوعات التالية:

١- تنمية وتطوير الموانى إقليمياً.
٢- تنافسية الموانى
٣- الأمن البحرى وحماية البيئة.

- ويوفر المؤتمر الفرصة للجهات المعنية بالنقل البحرى لمناقشة أحدث التطورات فى هذا المجال
- كما يقام على هامش المؤتمر معرض للمعدات والخدمات البحرية والأجهزة التكنولوجية لإتاحة الفرصة لعرض المستجدات من التكنولوجيا الحديثة المستخدمة فى مجال صناعة النقل البحرى وأعمال الموانى.
- كما سيصدر قطاع النقل البحرى كتيب دعاية مميز لجميع الجهات المشاركة فى المؤتمر
- هذا المؤتمر سيكون فرصة هائلة للسياحة المصرية والتسويق خلال فترة إنعقاد المؤتمر.

اللواء عصام شرف
وزير النقل المصرى

جمعية تنمية المجتمع لضباط القوات المسلحة بمصطفى كامل تحتفل بذكرى العاشر من رمضان

إحتفلت جمعية تنمية المجتمع لضباط القوات المسلحة بمصطفى كامل بذكرى العاشر من رمضان المجيد بدعوة ضباط وعائلات القوات المسلحة على الإفطار يوم الأحد الموافق ١٠ رمضان ١٤٢٥ هجرية (٢٤ أكتوبر ٢٠٠٤) وقد تشرف بإستقبال الحاضرون السيد اللواء أ ح/ محمد الديب رئيس مجلس إدارة الجمعية وقد شرف الإحتفالية السيد اللواء/ عصام رشدى المفوض العام للإتحاد الإقليمي للجمعيات والمؤسسات الأهلية والسيد الأستاذ/ ماجد مكاوى رئيس حى شرق الإسكندرية والسيد اللواء أ ح/ السيد الجنجيهى رئيس جمعية تنمية المجتمع لضباط القوات المسلحة بطوسون كما شرف الجمعية بالحضور أيضاً السيد أ ح/ فؤاد يس مؤسس الجمعية والسيد اللواء بحرى أ ح/ على عادل رئيس مجلس إدارة الجمعية السابق ولفيف من الضباط وعائلاتهم.

وقد قام السيد اللواء أ ح/ محمد الديب خلال الإحتفالية بإلقاء نبذة عن إنجازات الجمعية خلال خمسة عشر عاماً من إنشائها أعقبها بزجل بعنوان «جمعيتنا» كما تحدث السيد الأستاذ/ ماجد مكاوى فأثنى على دور الجمعية فى خدمة منطقة إسكان ضباط القوات المسلحة بمصطفى كامل وقاطنيها وأشاد بدور اللواء أ ح/ محمد الديب وزملائه أعضاء المجلس فى المحافظة على جمال المنطقة وصيانتها المستمرة مما له أكبر الأثر فى اعتبارها منظمة مثالية بالحى.

وتحدث أيضاً السيد اللواء/ عصام رشدى المفوض العام للإتحاد الإقليمي للجمعيات والمؤسسات الأهلية بالإسكندرية معرباً عن إعجابه بالجمعية المتميزة بين الجمعيات الأهلية بالإسكندرية وشكر كل القائمين عليها وتمنى مزيداً من التقدم والرقى ثم تم تقديم درع الجمعية ومصحف تكريماً لكل من السادة اللواء/ عصام رشدى المفوض العام للجمعيات والمؤسسات الأهلية بالإسكندرية والسيد الأستاذ/ ماجد مكاوى رئيس حى شرق الإسكندرية والسيد اللواء أ ح/ السيد المناوى المستشار القانونى للجمعية والسيد اللواء أ ح/ السيد الجنجيهى رئيس مجلس إدارة جمعية تنمية ضباط طوسون والسيدة الأستاذة/ نائلة خيرى لتميزها فى لجنة الرحلات والسيدة الأستاذة/ سعاد عرنوس لتميزها فى اللجنة الثقافية.

وفى النهاية أثنى السيد اللواء أ ح/ محمد الديب على حضور كل من السادة: اللواء مهندس/ حسن الهاكع نائب رئيس نقابة المهندسين ومستشار السيد المحافظ والسيد المستشار/ عبد المنعم عبد الحى والسيد الأستاذ/ أحمد طه يس مستشار وزير الزراعة واللواء / على ماهر واللواء بحرى أ ح/ عبد المنعم أحمد واللواء بحرى / بهير عبد العزيز والأستاذ الدكتور/ محمود زكى والمهندس/ البدرى المالحى.



اللواء/ عصام رشدي المفوض العام للجمعيات تسلم درع الجمعية من اللواء أ ح/ محمد الديب رئيس مجلس إدارة الجمعية.



اللواء أ ح/ السيد المناوي يقبل كتاب الله الذي تسلمه من اللواء أ ح/ محمد الديب رئيس مجلس إدارة الجمعية.

من اليمين اللواء بحرى أ ح/ على عادل رئيس الجمعية السابق الأستاذ/ ماجد مكاوى رئيس حى شرق اللواء أ ح/ محمد الديب رئيس الجمعية اللواء/ عصام رشدى المفوض العام للجمعيات الأهلية اللواء أ ح/ فؤاد يس مؤسس الجمعية ثم اللواء أ ح/ السيد الجنجيهى رئيس جمعية تنمية المجتمع لضباط طوسون.

تهنئة من الأعماق

تتقدم أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال بأرق التهانى القلبية للأستاذة الفاضلة (منية عفيفى) على ثقة الأستاذ الدكتور يوسف بطرس غالى وزير المالية بتعيين سيادتها مستشاراً للوزير للشئون الجمركية والجدير بالذكر أن السيدة (منية) من الكفاءات النادرة فى العمل الجمركى ولها من الخبرة ورجاحة الفكر ما يجعلها إضافة حقيقية لوزارة المالية وأسرة المجلة تنتهز الفرصة وتتقدم بخالص الشكر لمعالى الوزير على حسن إختياره
وفق الله الجميع



صحوة جديدة

بموانى البحر الأحمر



اللواء / محفوظ أثناء شرحه مخطط تطوير ميناء السويس

عرض/ عبد الرحيم مصطفى

القيادة الجديدة:

- عكست آمال وطموحات القيادة السياسية بالمفهوم الأشمل لحركة تطوير الموانى.
- أعادت الروح لفريق العمل .. وأرست هدف إستراتيجي للنهوض بموانى الهيئة.
- المرحلة القادمة تشهد مستجدات وتطورات تجعل موانى الهيئة فى طليعة الموانى الحديثة بالمنطقة..!

.. إنه مما يثلج الصدر، ويسر النفس .. ونحن على صفحات هذه المجلة العملاقة أن ينجح القلم ويسجل وثيقة نجاح لما رصده وأشار إليه بالأمس القريب عن هذه الشخصية الثرية التى تفوح بأريج الجهد والإجتهاد .. والتى باركنا لها مسبقاً بأنها هدية كبيرة لهذا الصرح العملاق .. بما قدمته من سجل زاخر بالنجاحات والإنجازات طوال فترة خدمته فى القوات البحرية .. حيث كانت علامة بارزة شهد لها العديد من القيادات بالكفاءة والخبرة والعطاء حينذاك .. وما أن وطئت قدماه الحياة المدنية لتواصل عطاءها .. كانت سفينة البحر الأحمر فى إنتظاره لتنال من عطاءه .. وتصبح محظوظة ومتميزة بين موانى المنطقة.

.. بكل تواضع إنتقل الرجل وشغل منصب النائب .. وهنا يستوقف القلم ويعلل ما أعلنه وأشار إليه بالأمس .. وقد نال ردود فعل عكسية .. وهو أن اللواء بحرى/ محفوظ طه مرزوق رجل قيادة من الطراز الأول .. لا يستطيع بإمكانياته وأسلحته أن يصبح رقم ٢ فى أى موقع خدمى داخل القطر .. ليس من قبيل شخصيته العسكرية أو دبلوماسيته أو تواضعه الذى أضفى على كل شيء برغم من تقلده المناصب الرفيعة طوال فترة خدمته بالقوات البحرية التي يعتز بها وكانت الأداة الأساسية لتشكيل شخصيته الجادة، العطاءة .. ولكن لعقليته وفلسفته للأمور وإقتحامه المصاعب والأزمات جعلته رجل المهام الصعبة فى أى موقع يتولى قيادته.

.. وبالرغم عن ذلك إستمرت هذه الشخصية تعمل تحت قيادة أخرى طوال العامين السابقين وهو يحاول أن يرعى عمله بكل أمانة ودقة حتى إنصهر مع تلك الموانى وأصبح .. عاشقاً لها، مجنداً كل جهده وفكره للنهوض بها وإحداث طفرة ليس من قبيل العنترية أو المظهرية .. وإنما ليثبت للعالم الخارجى أن فى مصر أبناء أوفياء يعشقون تراب وطنهم، ويقتحمون المستحيل لجعل إسم مصر براقاً زاهياً بكل حبة عرق وجهد ليصنعون ملحمة التقدم والإزدهار وخاصة ونحن نعيش أزهى عصور الديمقراطية والتنمية فى بلدنا الحر الآمن.

.. حلمنا قد تحقق بفضل الله تعالى .. ليس من قبيل التقرب من هذه الشخصية لتحقيق مكاسب واهية.. ولكن برؤية العين أثبتنا نجاحنا بما أشرنا به بالأمس .. لنعطى هذه الشخصية حقها ومكانتها التى تستحقها .. هذا إضافة إلى الإشادة من كافة الأوساط الملاحية والجهات المعنية والعاملون داخل هذا الصرح .. بتولى هذه الشخصية وتستكمل مسيرة الإنجازات التى تحققت .. وتصبح موانى البحر الأحمر .. موانى متميزة وجديدة، تنافس موانى المنطقة وتجعل لها صوت يدوى فى الموانى العالمية .. لتتبوأ مكانتها على خريطة الملاحة العالمية.

القيادة الجديدة فى سطور:

- سيادته من مواليد الغربية «طنطا» عام ١٩٤٧.
- متزوج وله ولدان وبنتان.
- خدم بالقوات البحرية ثلاثة وثلاثون عاماً بدأ من ١٩٦٩ - ٢٠٠٣.
- شغل سيادته أثناء الخدمة الفعلية رئيساً لأركان قاعدة مطروح البحرية.
- ثم رئيساً لأركان قاعدة الإسكندرية البحرية.
- فقائداً لقاعدة السويس البحرية.
- ثم مديراً للكلية البحرية.
- فمساعداً لرئيس أركان القوات البحرية.
- ثم نائباً لرئيس مجلس إدارة هيئة موانى البحر الأحمر.
- وقد حصل سيادته على زمالة أكاديمية ناصر العسكرية (دورة رقم ١٦).
- وقد تلقى سيادته العديد من الدورات فى كل من الولايات المتحدة الأمريكية - إنجلترا - أسبانيا - هولندا.
- كما حصل سيادته على دورة كبار القادة عامى ١٩٩٧ - ١٩٩٨.
- وقد نال سيادته نوط الواجب ثلاث مرات - نوط التدريب مرتين - ونوط تحرير سيناء - ونوط تحرير الكويت.

- صفاته:

.. قد وهبه الله تعالى القدرة الفائقة على الشرح وتوصيل المعلومات للآخرين فى إطار من المهابة والإجلال العلمى ... حيث يعتبر ثمرة للفكر البحرى المتطور .. هكذا كانت طبيعته منذ نعومة أظافره حيث تميز بالهدوء والثبات والقوة والشجاعة ... وهذا ما كشف عنه سجله الحافل بالإنجازات العديدة فى كل المواقع التى شغلتها.

- اعماله - رؤيته المستقبلية:

فمنذ أن تولى مهام نائب رئيس الهيئة وهو عاكف ومستمراً فى دراسة تفعيل هذه الموانى لتكوين منظومة عمل متكاملة حتى تستطيع مواجهة الكيانات الكبرى ونضع مكاناً لنا بينهم .. فالتطوير من وجهة نظره يبدأ فى تطوير الأنشطة

الدكتور / عصام شرف وزير النقل أثناء زيارته رئاسة الهيئة ويرافقه السيد اللواء / محافظ السويس واللواء / محفوظ طه مرزوق رئيس الهيئة



- والتوكيلات الملاحية - وأعمال الشحن والتفريغ - وزيادة الأرصفة - ورفع كفاءة الموانى - إضافة إلى ذلك أن سياسته تهدف إلى تحرير الفكر الإدارى وما يكبله من قوانين وقرارات عقيمة لا هدف لها سوى تكبل الحركة والمسيرة ... هذه هى نقطة البداية فى إستراتيجية هذه الشخصية إذا كنا فى مرحلة تطوير حقيقى فى هذه المرحلة الصعبة.

.. أما عن الورقة الثانية داخل حقيبة هذه الشخصية فهى تشير إلى جذب الإستثمارات وإيجاد مناخ مناسب لها داخل هذه الموانى من خلال السعى وجذب الإستثمارات لإستضافة الأنشطة التجارية والخدمية، وإجتذاب خطوط ملاحية جديدة، وزيادة حركة التجارة العابرة من خلال موانى البحر الأحمر وذلك من خلال رفع كفاءة الأداء وزيادة الأمن والسلامة للحركة الملاحية وإدخال الأساليب الحديثة .. ولعل هذا هو هدفنا الذى نسعى إليه فى هذه المرحلة.

.. أما عن الوسائل التى تؤهلنا بأن نصبح موانى ذات رفعة بين موانى المنطقة .. فإمكانياتنا وخطط التطوير التى تنفذ داخل جميع الموانى وتسير بمعدلاتها الزمنية سوف تعلن عن نفسها حينذاك؛ ونعلن عن أخبار جديدة فى الوقت المناسب لنثبت أن موانى البحر الأحمر هى جديرة بكل ثقة أن تصبح موانى متميزة بين موانى المنطقة ذات مكانة على خريطة الملاحة العالمية.

.. وقبل أن نخرج من محراب هذا الرجل كان من الأمانة أن أشير إلى بصماته وسجله الحافل بالإنجازات طوال عمله كنائب فى هذا الصرح حيث شارك فى كافة الإجتماعات والمنازعات والأزمات وإعلان حالة الطوارئ طوال مواسم السفر والعودة لحجاج ومعتمرى بيت الله الحرام. إضافة إلى مساهمته فى مواجهة الأزمات الخارجية .. ولعل أزمة الطائرة المنكوبة بشرم الشيخ مؤخراً لهو بصمة نجاح مؤكدة قدرة هذا الرجل على مواجهة الأزمات وأثبت بأنه رجل المواقف الصعبة .. كذلك موقفه وسعيه المستمر فى حصول الهيئة عليش حقوقها كأول سابقة من نوعها أمام المحكمة الدولية .. هنيئاً لموانى البحر الأحمر ولكافة العاملين بالقيادة الجديدة أملين التوفيق والإزدهار لتلك الموانى فى الفترة المقبلة.



وزير النقل وحديث جانبى مع اللواء / رئيس الهيئة

سجل وثيقة نجاح لمجابهة أزمة المعتمرين

- لعبت موانى البحر الأحمر دوراً هاماً وحيوياً فى التعامل مع تداعيات أزمة المعتمرين هذا الموسم ، وماصاحبته من ردود فعل عكسية من كافة المسئولين وعلى رأسهم السيد الرئيس / محمد حسنى مبارك بتدخله شخصياً لحل هذه الأزمة وتوفير كافة وسائل الراحة والأمان لهؤلاء المعتمرين.

- وبالرغم من التحذيرات التى أشرنا إليها خلال الأعوام السابقة من البحث عن وسائل تضمن موسم عمرة بلا مشاكل مثله كالحج الذى تشرف عليه لجنة مركزية يشرف عليها الدكتور/ رئيس مجلس الوزراء حتى لا يتكرر مسلسل التعذيب وتكدس المعتمرين بالموانى عاماً تلو الآخر ... ألا أن هذه التحذيرات تذهب أدراج الريح فلا مجيب ، وتصبح الموانى هى المتهم الأول وراء هذه الأزمة.

- وبالرغم من صعوبة هذا الموسم وما سقابلته من مشكلات وأزمات كان لها مردود فعل عكسى إلا أن موانئ البحر الأحمر تثبت يوماً بعد يوم أنها نموذج وطنى مشرف للموانى المصرية لمجابهة الأزمات والطوارئ .. وبالرغم من الإستعدادات وحالات الطوارئ التى تصبح فيها الموانى طوال فترات العمرة على مدار العام إلا هذه المجهودات تندثر وتصبح بلا فائدة بفعل بعض الأجهزة المعاونة وأصحاب المصالح والتربح على حساب هؤلاء البسطاء الذين يأملون بإطفاء شوقهم إلى بيت الله الحرام.

- لذا كانت متابعتنا لهذا الموسم من بدايته للكشف عن من المسئول وراء هذه الأزمة التى تتكرر سنوياً، فكان لابد من مواجهة الربان والفارس الجديد لموانئ البحر الأحمر اللواء محفوظ طه مرزوق الذى أشرف أكثر من مرة على هذه المواسم وكانت له البصمة للمجابهة وإنقاذ ما يمكن إنقاذه فى هذه الأزمات المستكررة

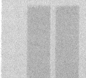
- وبالرغم من متابعة رئيس الهيئة لسفر وإستقبال أكثر من ٩٢ ألف معتمر عبر موانى البحر الأحمر (السويس - سفاجا - نويبع) بتشكيل غرف عمليات فى كل تلك الموانى للمتابعة وتذليل كافة العقبات إلا أن هذا لم يكفيه فقام سيادته برحلات مكوكية عبر تلك الموانى للوقوف والتأكد بنفسه من متابعة الإجراءات وإجراء الإجتماعات لحل الأزمات الطارئة ، والعمل على التكاتف مع كافة الأجهزة المعاونة بما فيها شركات الملاحة المالكة للعبارات لزيادة عدد العبارات وعدد مرات تشغيلها ، وزيادة الطاقة الإستيعابية وذلك لمجابهة الإعداد المضطردة من نزوح المعتمرين بعد إنقضاء فترة العمرة دفعة واحدة.

- ولعل تحركات رئيس الهيئة أكثر من مرة إلى ميناء العقبة الأردنى الذى يعتبر منفذ نزوح المعتمرين فى رحلة الوصول وإجتماعه مع مسئولو الخط الملاحى بين العقبة ونويبع ، والعمل بإستبسال على وضع مخطط شامل لإستيعاب الأعداد المتزايدة داخل الميناء بزيادة عدد مرات التشغيل اليومى للعبارات - وزيادة الطاقة الإستيعابية للعبارات لإستيعاب الأعداد المتزايدة . ثم رجوعه فى نفس الوقت إلى ميناء نويبع للإشراف بنفسه على تلك الإجراءات لهو دليل قاطع على مدى تحمل هذا الرجل المسئولية ، والعمل على خلق مناخ مناسب يخفف من حدة الأزمة بما يعود بالأثر الإيجابى على نفوس المعتمرين حيث وصل المعدل الفعلى إلى ٣٢٠٠ راكب فى اليوم عن العام السابق حيث تم زيادة المعدل إلى ١٠,٠٠٠ راكب فى ميناء نويبع فى اليوم

- على الجانب الآخر تحركات ومتابعات رئيس الهيئة الميدانية على مدى الفترات السابقة لتذليل هذه الأزمة كانت لحظة بلحظة على مكتب السيد الدكتور/ عصام شرف وزير النقل الذى تابع هذه الأزمة وأبدى حرصه على تذليل كافة العقبات للعائدين والعمل على إنهاء إجراءات فقد إستقبلت موانى وصولهم بسهولة ويسر.

- هذا وقد أثنى الدكتور وزير النقل على الجهود التى بذلت فى تلك الفترة من العاملين والجهات المعنية داخل موانى البحر الأحمر فى إدارة تلك الأزمة والوصول بها إلى بر الأمان .. مع بزوغ أمل جديد لوح به اللواء / محفوظ طه مرزوق على أن هناك بشرى جديدة للمعتمرين فى الفترات المقبلة سوف تعلنها الجهات المسئولة فى الوقت المناسب لتنهى مسلسل التعذيب والتهويل الذى أصبح أساسياً يتكرر كل عام .





Barwil Egytrans





SERVING ALL OVER THE WORLD



中海集装箱运输有限公司
CHINA SHIPPING CONTAINER LINES CO., LTD.

FAR EAST & SOUTH EAST ASIA
& USA EAST COAST



EAST COAST USA



EAST AFRICA & WEST AFRICA

SEAMATES
U.S.A.& CANADA

BULCON

BC

NAVIGATION MARITIME
BULGARE, VARNA

MEDITERRANEAN & EUROPE





STOLT NIELSEN TANK CONTAINER
EUROP, MEDITERRANEAN
& MIDDLE EAST.

U.S.A & FAR EAST

BVQI

Certificate of Approval
Awarded to
BARWIL EGYTRANS SHIPPING AGENCIES

Bureau Veritas Quality International certify that the Quality Management System of the above supplier has been assessed and found to be in accordance with the requirements of the quality standards detailed below

QUALITY STANDARDS
ISO 9002:1994

SCOPE OF SUPPLY
PROVISION OF SHIPPING AGENCY SERVICES & RELATED ACTIVITIES

Original approval date: 19/12/2000

Subject to the continued satisfactory operation of the supplier's Quality Management System, this Certificate is valid for a period of three years from:

19/12/2000

Date: 05/01/2001



008

Certificate No: 76816

The use of Accreditation Mark indicates accreditation in respect of those activities covered by the accreditation certificate number 008

ALEXANDRIA HEAD OFFICE & BRANCH
TEL: 20-3-4843510
FAX:20-3-4869555
TLX:55741 BARGY UN
e-mail:barwil.alexandria@barwil.com
website:www.barwil-egytrans.com
www.barwil.com

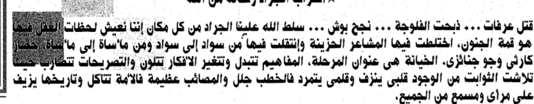
Barwil Egytrans

خطوط و منحنيات

نشأت الديهي يكتب

بعد أن قتل عرفات وذبحت الفلوجة وهاجمنا الجراد

لا عاصم اليوم من أمر الله



★قتل عرفات والكارثة فى خلفائه ★ذبحت الفلوجة على الطريقة الأمريكية

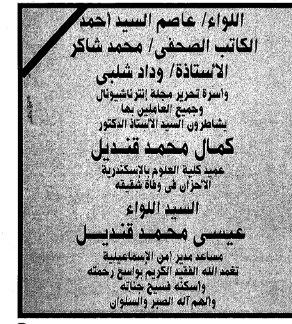
★أسراب الجراد رسالة من الله

قتل عرفات ... ذبحت الفلوجة ... نجح بوش ... سلط الله علينا الجراد من كل مكان إننا نعيش لحظات العقل فيها هو قمة الجنون، اختلطت فيها المشاعر الحزينة وإنتقلت فيها من سواد إلى سواد ومن مأساة إلى مأساة، حصار كارثى وجو جنائزى، الخيانة هى عنوان المرحلة، المفاهيم تتبدل وتتغير الأفكار تتلون والتصريحات تتضارب حيث تلاشت الثوابت من الوجود قلبى ينزف وقلمى يتمرد فالخطب جلل والمصائب عظيمة فالأمة تتآكل وتاريخها يزيف على مرأى ومسمع من الجميع.

عرفات : يقول صلاح الدين حافظ «لأماد طويلة قادمة سوف يظل ياسر عرفات بطل الأسطورة بل هو الأسطورة نفسها بمكوناتها الكاملة تراوح ما بين الحقيقة والخيال، ما بين الصورة ونقيضها، ما بين الحلم والوهم .. ومثلما تلمع الأسطورة فى البداية كالبريق تراوغ فى النهاية بالسراب، ما بين هذا كله وذاك، عاش عرفات متربعاً على عرش أقدم حركة تحرر وطنى فى العالم، مازالت حتى اليوم تقاتل طلباً للحرية والإستقلال ودفاعاً عن السيادة والكرامة وحين داهمته النهاية التى لا مفر منها ولا مهرب أبى أن ينتهى فى صمت واهن لكنه أصر على أن يصوغ عند النهاية دراما إنسانية فاجعة حتى وهو بعيد عن أرض الحلم الدرامى الذى طال إنتظاره «بين الموت والهروب من الموت نسج القدر جزءاً رئيسياً من أسطورة عرفات الدرامية من حصار إلى حصار أفلت وعاش، حوصر فى أحداث أيلول وأفلت فى عباءة عربية وحوصر فى لبنان وأفلت على سفنٌ فرنسية فى حراسة مصرية، وحوصر بين الرمال والصوارى فى الصحراء الليبية وعاش وأفلت حين سقطت طائرته فى الصحراء الليبية وحوصر أخيراً فى رام الله على أرض وطنه لأول وآخر مرة .. تحت القصف والتهديد والتجويع والحقد الشارونى الرهيب، لكنه للغرابة أفلت من قبضة شارون وخرج عبر الأردن إلى بلاد الفرنجة ليموت بعيداً عن الحلم الإسرائيلى بإغتياله بالرصاص، لكن من لم يمت بالرصاص مات بغيره .. بالسم القاتل الذى حير الأطباء من كل شكل ولون وكأنما أراد أن يكرر حملته الشهيرة الفلسطينية مثل طائر القينيق يخرج محلقاً فى كل مرة من وسط النار والدمار صاعداً إلى ذرى الآفاق .. لكن ما كل مرة تسلم الجرة!! على كل مات عرفات أو قتل عرفات فالنتيجة واحدة وهى غياب هذا الزعيم عن حلبة الصراع المرير .. لكن بقيت أفكاره وأطروحاته كزعيم صنع للقضية الفلسطينية الكثير وما بقى إلا خلفاء عرفات هل يتفقون ويكملون المسيرة برؤى جديدة؟ أبو مازن ودحلان وقريع ملأ الفراغ الوطنى برحيل عرفات؟ هل ينجح هؤلاء فى إعادة تنشيط خط الجهاد والنضال أم يركنوا إلى خط السلام والمفاوضات الذى لن يصل إلى محطته النهائية أبداً، ماذا ستفعل حماس والجهاد وبقية الأطياف السياسية الفلسطينية، ماذا سيكون الموقف الأمريكى بعد نجاح بوش وماذا سيكون دور العرب خلال الفترة القادمة مع خلفاء عرفات؟ المستقبل يحمل الكثير لكنه على ما يبدو سيكون كثيراً من الكوارث والمآسى ...

ذبحت الفلوجة: ذكرت صحيفة الوفد تحت عنوان «العار» جنود الإحتلال الأمريكى يعدمون الجرحى العراقيين داخل مسجد فى الفلوجة، قصف حى الشهداء بالأسلحة الكيماوية وإلقاء الجثث فى نهر الفرات لإخفاء الجريمة، المراسل الحربى الأمريكى يصف المشهد بالمفزع وقال فهمى هويدى «الإعداد لذبح الفلوجة يجرى على قدم وساق، على مرأى ومسمع من العالم العربى كله الذى إعتصم بالصمت وإختار موقف المتفرج والمراقب وهو ما يعنى أننا أمام مشهدين عبثيين أحدهما فى داخل العراق والثانى خارجه وربما جاز لى أن أضيف مشهداً ثالثاً يتمثل فى مفارقة التناقض بين موقف كوفى عنان الأمين العام للأمم المتحدة الغيور على الفلوجة والمحذر من إجتياحها وموقف إياد علاوى الذى يصر على إجتياح الفلوجة أياً كان الثمن ..» إننا بصدد سلسلة من الجرائم التى ترتكب ضد الإنسانية تحت مسميات زائفة فقتل المائة ألف تم تحت لافتة تحرير العراق، وذبح الفلوجة يتم بإسم تطهيرها من المقاتلين الأجانب، هذه الجرائم ترتكبها قوة غازية إحتمت بحكومة فاقدة للشرعية وفاقدة للوعى ومجرحة السمعة والسجل والذين يرتكبون الجرائم مدانون لا ريب سياسياً وتاريخياً والذين يوفرون لهم الغطاء والمساندة شركاء فى الجريمة ما فى ذلك شك، أما الساكتون على ما يجرى، الذين يرون الدماء العراقية تنزف غزيرة فى مختلف جنبات الوطن من دون أن يقولوا كلمة حق أو يرفعوا صوت إحتجاج أو غضب، هؤلاء لا يستطيع أحد أن يبرئ ساحتهم وإنما هم مدرجون بدورهم ضمن لائحة الإتهام فى محكمة التاريخ وفى هذا المقام لا يجوز ولا يعقل أن يستباح العراق وتهدر دماء العراقيين ثم تقف الأمة كلها متفرجة وإذا ما تحركت فإنها تهتدى بالبوصلة الأمريكية التى تعرف جيداً أين تتجه أسهمها وفى أى وعاء تصب وأى مصلحة تتحرك» ذبحت الفلوجة وصعدت أرواح الشهداء وصبت علينا اللعنات والله لا يغفل ولا ينام وها هى رسائل الرحمن

فلول الجراد تهاجم مصر من كل مكان وأصبح الجراد يهدد بتدمير الزرع وأكل اليابس والأخضر أفلا نتقى الله؟ أفلا نعود ونرجع إلى الله هل هناك قوة فى الأرض تستطيع أن تحارب الله؟ سيل من الحشرات يستطيع أن يدمر الأرض والسبب هو البعد عن الله والبعد عن تعاليم الله .. إننى لست متشدداً ولست أصولياً ولست من أى جماعة من هنا ولا من هناك، لكن كذلك أنا مسلم بسيط أؤدى واجبات دينية فى هدوء ودون عصبية أعلم أن تلك المصائب ما حلت بنا إلا لبعدنا عن الله فهيا جميعاً نرفع أكف الضراعة والتوبة والمغفرة حتى يرفع الله مقته وغضبه عنّا جميعاً، كما أن فوز الرئيس الأمريكى چورچ بوش بفترة ثانية رسالة ربانية للمسلمين والعرب بأن خلاصنا ليس مع البشر ليس مع بوش أو كيرى ليس مع الليكود أو العمل خلاصنا مع رب كل هؤلاء، ورب كل هؤلاء يطلب منا الإخلاص فى العمل والصدق فى القول عندها ستكون كل الأمور على ما يرام اللهم إحفظ بلادنا من الهلاك وإحفظ قومنا من الضلال ووفقنا لما فيه صالح البلاد والعباد.





تنشيط السياحة فى بورسعيد

تم إنشاء رصيف سياحى جديد بميناء بورسعيد لإستقبال الفنادق السياحية العائمة ، وسيتم إنشاء رصيف آخر بطول ٢٠٠ متر وتكلفة ١٠ ملايين جنيهاً بعدما أصبح الميناء نقطة إنطلاق إلى مختلف الموانى السياحية بالبحر المتوسط، وصرح اللواء أحمد الصادق رئيس هيئة الميناء بأنه سيتم التسويق بالخارج لإستقبال الأفواج السياحية، وقد تم بالفعل الإتفاق مع الخط الملاحى السياحى القبرصى "أرورا" للقيام بزيارات منتظمة للميناء خاصة بعدما تم إنشاء ٣ قرى سياحية على طول شاطئ بورسعيد وقريتين سياحيتين بشاطئ بورفؤاد.

قواعد السفر للولايات المتحدة

طالبت وزارة الخارجية المصرية مواطنيها الراغبين فى السفر إلى الولايات المتحدة - لغير غرض الهجرة - مراعاة القواعد التى وضعتها السلطات الأمريكية المختصة والمتعلقة بقواعد الحصول على تأشيرة الدخول إلى الولايات المتحدة حيث سيتم تطبيق هذه القواعد على كل المسافرين من الفئة العمرية من ١٤ إلى ٧٩ سنة فيما عدا الدبلوماسيين، وتتضمن هذه القواعد التقدم شخصياً بطلب الحصول على التأشيرة حيث يتم أخذ بصمات طالب التأشيرة لإصدارها متضمنة البصمة.

فرع للأكاديمية العربية في سوريا

قررت الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا إفتتاح فرع لها فى مدينة اللاذقية



السورية ، وذلك تنفيذاً لسياسة جامعة الدول العربية الخاصة بنشر أنشطة مؤسساتها فى أكبر عدد من الدول العربية ، وقد صدر قرار جمهورى سورى بهذا الخصوص ، وتم توفير المقر المؤقت للأكاديمية التى سيتم إهداءه لها.

وصرح الدكتور جمال الدين مختار رئيس الأكاديمية بأن إفتتاح هذا الفرع بسوريا يعتبر خطوة أولى فى برنامج شامل للأكاديمية بغرض التواجد فى الدول العربية المختلفة وتحت رعايتها وبناء على توجيهات السيد عمرو موسى أمين عام جامعة الدول العربية.

أغرب الطرق

لعلاج الأمراض النفسية والعضوية عند الإنسان

★ العلاج بالضحك وبالبكاء وبالخيال أيضاً
★ العلاج بالفن (الرسم)
★ العلاج بلدغ النحل
★ العلاج بالطعام للمحافظة على الصحة وتوفير السعادة

إعداد/ وسام غنيم

من قديم الأزل لا نعرف إلا العلاج بالدواء عن طريق الطبيب البشرى المختص أما الآن وفى هذا العصر التكنولوچى المذهل أصبح هناك طرق عجيبة للعلاج من الأمراض النفسية والعضوية عند الإنسان وسوف نعرض فى هذا العدد أغرب هذه الطرق حتى يصبح كل واحد منا طبيب نفسه بقدر المستطاع.

*** العلاج بالضحك وبالبكاء وبالخيال أيضاً**

الدموع تغسل مرايا النفس

* إن الدموع من فضائل الله علينا فهى أفضل علاج للضغط النفسى وللهموم والإكتئاب أيضاً فيشير د/ يوسف حامد الشين طبيب نفسى بليبيا أن دموع الحرقة تعيد للحياة النفسية صفاءها وشبابها ولسلوكيات الإنسان إتزانه واستقراره بدلاً من ردود الفعل العدوانية كالتهجم على الآخرين وإيذائهم والغريب فى الأمر أن الإنسان يصل فى حالتى الضحك والبهجة إلى النتيجة نفسها التى يصل إليها فى حالة النحيب حيث إذا قام بالقهقهة فى الضحك أو مر به موقف فى منتهى السعادة تتدفق من عينيه دموع الفرح، وتعود به الحياة إلى حالتها الطبيعية.

*** علاج الإحساس بفقدان الحرية بالخيال**

عند شعورك بالقهر من الظروف الخارجية المحيطة بك عليك اللجوء إلى التمتع بالحرية الصورية فى إطار عالم الخيال وأحلام اليقظة وهنا يعيش الفرد فى عالم لا حقيقة له إلا فى مخيلة البطل المتخيل مثل الإفراط فى الخيال لدى المراهقين والرومانسيين الذين يحاولون تجاوز مصاعبهم فى إشباع حاجاتهم العاطفية وذلك بالركون إلى العزلة، كلما سنحت لهم الفرصة بذلك لمشاهدة القصص الخيالية الحالمة التى نسجوها بأنفسهم فى أحلام اليقظة.

وأخيراً أن الضحك والبكاء هما الوسائل الدفاعية للجهاز النفسى هدفهما الدائم هو الدفاع عن الحياة النفسية وتخفيف آلامها وذلك بمهاجمة كل ما يمكن أن يكون دخيلاً عليها بالعدوان.

العلاج بالفن (دراسة على ١٠٠ فرد من الأطفال العاملين)

تعتبر د/ عنايات أول من قام بتطبيق العلاج بفن الرسم للعلاج النفسى لأطفال العاملين على ١٠٠ (٥٠ ذكور، ٥٠ إناث) وقد نجحت التجربة حيث تم الكشف عن المشكلات النفسية الخاصة بالأطفال العاملين حيث جاءت الرسوم مشخصة كالتهم كاشفة عن نفسية هذه الفئة فالرسم لغة أو وسيط يكشف عن نفسية الأطفال العاملين - فقد عبروا الأطفال عن طريق رسومهم عن سوء الحالة الإقتصادية والإجتماعية بأسرهم وعن أهم المشكلات التى تواجههم، كما عبروا عن أسباب كراهيتهم لأسرهم.

ظهر التحريف فى الرسوم إما عن طريق تكبير بعض الأشخاص أو تصغيرهم أو تشويههم ليعبروا من خلاله عن القسوة والسلطة والقوة مسقطون بذلك إحساسهم بقسوتهم من خلال التشويه المتعمد فى وجوههم وأشكالهم بنسبة أكبر بعينة الذكور.

ووضحت باقى الرسوم موقف كل طفل تجاه أسرته ومدرسته وعمله وبالتالى إستطاعت د/ عنايات محاولة معالجة نفسيتهم ومشاكلهم التى كشفتها هذه الرسومات الفنية.

العلاج بلدغ النحل

كلنا نخاف من لدغ النحل الشديد لكن مع التقدم العلمى تم إكتشاف أهمية هذا اللدغ فى علاج كثير من الأمراض كما أشار د/ أسامة الأنصارى، أستاذ الحشرات الإقتصادية وتربية النحل

وسوف نعرض بعض الأمراض التى يتم علاجها بلدغ العلاج وكيفية ذلك!

١- قبل العلاج بذلك لابد من علاج الآثار الجانبية لسم النحل فى مراكز طبية متخصصة.

٢- إستعمال سم النحل يجب أن يصير وفقاً للجدول التالى:

- فى اليوم الأول يلدغ المريض بنحلة واحدة.
- فى اليوم التالى بنحلتين.
- اليوم الثالث بثلاث نحلات وهكذا حتى اليوم العاشر حيث يلدغ بعشر نحلات

٣- فى القسم الأول من العلاج يلدغ المريض ٥٥ لدغة ثم يتلوه فترة راحة لمدة أربعة أو خمسة أيام تستأنف المعالجة بتلقى ثلاث لدغات فى اليوم.

٤- فى القسم الثانى من العلاج الذى يستمر ستة أسابيع يتلقى المريض فيه بين ١٤٠ - ١٥٠ لدغة.

ومن الملاحظ أن المرضى الذى يفيدهم سم النحل لا يصابون بأورام ولا يشعرون بأى ألم بعد اللدغ حتى بعد أن يلدغوا بحوالى ٢٠ - ٣٠ نحلة فى وقت واحد.

الأمراض التى ثبت علاجها بلدغ النحل والمعلن عنها سنة ٢٠٠١

دسك الرقبة/ النقرص/ روماتيزم المفاصل/ الشلل الوجهى/ تضخم الغدة الدرقية/ الصداع المزمن والأرق/ إلتهاب الأذن الوسطى/ ألم الكتف/ عسر الهضم/ إلتهاب اللوزتين/ قصر النظر/ البرد والأنفلونزا/ آلام الأسنان/ الإلتواء الفجائى للمفصل/ حب الشباب/ النمش/ سقوط الشعر والصلع/ تجعدات العين/ القشر بالرأس.

مع الإشارة إلى أماكن محددة بالجسم للدغ حسب المرض الذى يعانى منه المريض.

العلاج بالطعام الصحى وتوفير السعادة

قد أشار المؤلف چورچ أوشاوا فى كتابه دعوة إلى الصحة والسعادة إلى النمط الغذائى البسيط والعملى الذى يعالجك من جميع الأمراض ويقودك حتماً إلى حياة بهيجة وسعيدة ورائعة.

الشروط السبعة للصحة

١- **لا للتعب**: التعب هو أساس كل الأمراض فيجب تناول كل الأغذية المفعمة بالطاقة لعدم شعورك بالتعب الذى يشعرك أحياناً كثيراً بالبرد والإصابة بالزكام.

٢- **شهية جيدة** : إذا كنت فاقد للشهية فحاول وضع رغيف من الخبز الساخن أمامك عدة مرات لإثارة شهيتك، فالشهية الجيدة هى الصحة والسعادة.

٣- **النوم الجيد والعميق**:إذا كنت مصاب بداء الكلام خلال النوم والكوابيس بإستمرار فحاول تنظيم فترات أكلك خلال اليوم وعدم الإكثار فى الطعام قبل النوم مباشرة.

٤- **ذاكرة جيدة**: إن الشخص المصاب بالذاكرة الضعيفة لابد من تناول الوجبات الغذائية التى تحتوى على مواد منشطة للذاكرة مثل الأسماك والشيكولاتة..

٥- **المزاج الجيد «التحرر من الغضب»**: لابد من معرفتك الأكلات التى ترفع من حموضة الدم لرفع المزاج الشخصى مثل السكر أو العسل أو المثلجات أو الشوكولا.

٦- **السرعة والحزم فى التفكير والإنجاز**: أصحاب الصحة الجيدة المتبعون نظام غذائى صحى وجيد هم الأشخاص الحازمون والمتمتعون بالسرعة والدقة فى إتخاذ القرار.

٧- **الإستقامة**: الإنسان الذى يحافظ على الإستقامة فى الحفاظ على صحة جسمه وعدم حرمانه من أى نوع من أنواع الغذاء يتصف بالإستقامة والصحة الجيدة.

وبعدما ذكرناه من هذه الطرق المختلفة فى العلاج بدون دواء لا يسعنا إلا القول بأن العلم والتكنولوجيا والدراسات المستمرة مازالت تكشف لنا يوم بعد يوم كل ما هو غريب وجديد.

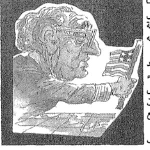
غرائب الأقدار مع معجزة عالم الأرقام

بقلم/ ولاء حمزة

أحياناً تلعب الأرقام دوراً هاماً فى حياتنا دون أن ندرى أونعرف ولكن ستظل للغة الأرقام دائماً وأبداً دلالة وأهمية خاصة .. وإليك عزيزى القارئ بعض من معجزات لغة الأرقام وكيف إنها تلعب دوراً أساسياً فى أقدارنا وفى حياتنا ... وما أدرانا ؟!!!

قال تعالى:
"وما أوتيتم من العلم إلا قليلاً"
صدق الله العظيم

تماثل الوقائع والتواريخ رغم مرور ١٠٠ عام:

هناك وقائع وتواريخ وأرقام ثابتة تاريخياً وأيضاً أسماء مقترنة ولكن لا أحد يعرف ماهى مغزاها أو دلالتها وهل هى من محض المصادفة أم إنها من ترتيب أقدارنا الذى لا نعرف عنه شيئاً ..

وفى إحدى كتابات الكاتبة الصحفية / مها عبد الفتاح أشارت إلى أرقام وتواريخ وأسماء ومواقع مقترنة ببعضها البعض فى منتهى الغرابة والدهشة عن إبراهام لنكولن وجون كنيدى حيث إنها أفضل من يكتب عن المجتمع الأمريكى.

* إبراهام لنكولن إنتخب لعضوية الكونجرنس عام ١٨٤٦م بينما جون كنيدى إنتخب للكونجرس عام ١٩٤٦م.
* إبراهام لنكولن إنتخب رئيساً للولايات المتحدة عام ١٨٦٠م وجون كنيدى إنتخب رئيساً عام ١٩٦٠م وكلاهما كانت الحقوق المدنية على رأس إهتمامهما .
* الزوجتان أفتقدت كل منهما طفلاً خلال الإقامة فى البيت الأبيض .
* كلا الرئيسين إنتهت حياتهما بالإغتيال وكان الإغتيال برصاصة فى الرأس وأيضاً كلاهما أغتيلا فى يوم جمعة .
* الذى خلف لنكولن كان إسمه جونسون والذى خلف كنيدى كان إسمه أيضاً جونسون ... الأول أندرو جونسون والآخر لندون جونسون..
** أندرو جونسون من مواليد عام ١٨٠٨م ولندون جونسون من مواليد عام ١٩٠٨م .
* قاتل لنكولن إسمه جون ويلكس بوث ولد عام ١٨٣٩م وقاتل كنيدى إسمه لى هارفى أوزوالد ولد سنة ١٩٣٩م.
* كلا القاتلين كانا يعرفان بإسمهما الثلاثى ومكون من ١٥ حرفاً لكل منهما.
* سكرتير لنكولن إسمه كنيدى وسكرتير كنيدى إسمه لنكولن !!
* لنكولن قتل برصاصة أصابته فى الرأس بينما كان فى مسرح يعرف بإسم "فورد" وكنيدى قتل برصاصة فى الرأس وهو يركب سيارة ماركة "لنكولن" صنعت فى مصانع "فورد".
* كلا القاتلين جون ويلكس ولى هارفى أوزوالد إغتيلا قبل مثولهما أمام المحاكمة.
* كان إبراهام لنكولن قبل أسبوع واحد من إغتياله يزور بلدة مونرو فى ولاية ميرلاند وكنيدى كان قبل أسبوع من إغتياله مع مارلين مونرو!!!
* وأخيراً ... عندما أغتيل لنكولن هرب القاتل من المسرح عقب إطلاق الرصاص إلى "مخزن" قريب من مكان الحادث .. بينما عندما أغتيل كنيدى من نافذة "مخزن" هرب القاتل إلى مبنى مسرح قريب.

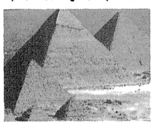
مع لغة الأرقام تحقق من عظمة الخالق فى خلقه

* يدفع القلب كل دقيقة ٨ سم٣ من الدم أى معدل ١٠٠٠٠ لتر فى اليوم
* القلب يزن ما بين ٢٨٠ – ٣٤٠ جراماً عند الرجل بينما عند المرأة يزن القلب ما بين ٢٣٠ – ٢٨٠ جراماً
* عدد عضلات جسم الإنسان هو ٦٢٠ عضلة
* يحرك الإبتسام ١٧ عضلة بينما يحرك العبوس ٤٣ عضلة من عضلات الوجه.
* الشعر ينمو بمقدار ١٢ مليمتراً تقريباً فى الشهر .
* طول شرايين الجسم البشرى تبلغ ٦٠ ألف كيلو متر
* فى الساعة الواحدة تنمو الأظافر ٣٢٧ جزء من البوصة ونرمش ٥٠٠ مرة تقريباً
* يتدفق من القلب طن دم فى الساعة الواحدة فقط .

القرآن الكريم ومعجزاته فى لغة الأرقام:

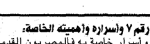
- كلمة الدنيا ذكرت فى القرآن الكريم ١١٥ مرة وأيضاً كلمة الآخرة ذكرت ١١٥ مرة.
- كلمة الملائكة ذكرت فى القرآن الكريم ٨٨ مرة وكلمة الشياطين ذكرت ٨٨ مرة أيضاً .
- كلمة الرجل ذكرت ٢٤ مرة فى القرآن الكريم وأيضاً كلمة المرأة ذكرت ٢٤ مرة.
- كلمة الحياة ذكرت فى القرآن الكريم ١٤٥ مرة وكلمة الموت ذكرت ١٤٥ مرة أيضاً .

أسرار الهرم الاكبر مع معجزة الأرقام:



* وزن الهرم الأكبر هو ٥,٩٢٣,٤٠٠ طن وهذا الوزن يساوى واحد من بليون من وزن الكرة الأرضية
* يقع الهرم الأكبر فى منتصف الكرة الأرضية كما أنه يقع فى منتصف خطى الطول اللذان يحددان مناطق الحدود القديمة بين مصر وجيرانها.
* أضلاع الهرم الأكبر تؤلف مثلث متساوى الأضلاع .
* هناك علاقة وثيقة بين الشمس وطريقة بناء الهرم فخط الأساس فى هرم خوفو طوله ٣٦٥,٢٤ ذراعاً وهذا بالضبط هو عدد أيام السنة الشمسية.

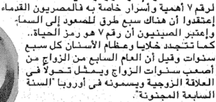
رقم ٧ وأسراره وأهميته الخاصة:



لرقم ٧ أهمية وأسرار خاصة به فالمصريون القدماء إعتقدوا أن هناك سبع طرق للصعود إلى السماء.

وإعتبر الصينيون أن رقم ٧ هو رمز الحياة..

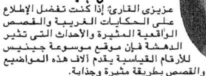
كما تتجدد خلايا وعظام الأسنان كل سبع سنوات وقيل أن العام السابع من الزواج من أصعب سنوات الزواج ويمثل تحولاً فى العلاقة الزوجية ويسمونه فى أوروبا "السنة السابعة المجنونة".



ومن العادات المتوارثة عبر الأجيال عند القدماء المصريين عادة الإحتفال بسبوع المولود التى ترجع إلى أنهم أعتبروا رقم "٧" رقم مقدساً يرمز إلى الخلق وبالمثل نجد أن كلمة "برجلاتك حلقة ذهب فى ..." التى تقال فى هذه المناسبة لإعتقادهم أنه يسمع عن طريقها صوت الرب وتعاليمه وكان أولها طاعة الوالدين وذلك لما إعتقدوه بأن حاسة السمع عند المولود تتفتح فى اليوم السابع وأول ماعليه أن يسمعه هو صوت الإله وهو يوصيه بطاعة الوالدين . كما أن عدد أبناء الرسول (صلى الله عليه وسلم) : ٧ أبناء



موسوعة جينيس للأرقام القياسية على الإنترنت



عزيزى القارئ: إذا كنت تفضل الإطلاع على الحكايات الغريبة والقصص الواقعية المثيرة والأحداث التى تثير الدهشة فإن موقع موسوعة جينيس للأرقام القياسية يقدم آلاف هذه المواضيع والقصص بطريقة مثيرة وجذابة.

كما أن الموقع يتيح لمستخدميه إمكانية الوصول إلى المعلومات المحددة التى يريدونها وذلك عبر تصنيف جيد للأبواب التى يضمها.. كما يتميز الموقع بوجود آلاف الصور العالية الجودة والمثيرة فى نفس الوقت لهواة الصور الغريبة ويمكن زيارة الموقع على العنوان التالى:

WWW.guinnessworldrecords.com





إبتسامات خفيفة :

الحفيد : هل تستطيعين يا جدتي العزيزة أن تأكلي اللوز ؟
الجدة : لا يا عزيزي .. ليس لدى أسنان.
الحفيد : إذن إحتفظي بهذا الكيس حتى أنتهى من لعب الكرة.

****

الأب : كيف تكون تلميذ فى الصف الخامس ولا تعرف خالد بن الوليد ؟
الإبن : ربما كان من تلاميذ الصف الرابع !!!

حكمة العدد

عزيزى القارئ

إعلم ان رزقك لن يأخذه غيرك.

من أجمل ما قالوا :-

* الحياة أقصر من أن نقضيها فى تسجيل الأخطاء التى إرتكبها غيرنا فى حقنا وفى تغذية روح العداء بين الناس.
* أننى فى صراع مستمر مع الوقت .. إن الوقت أقصر من أن يتسع لإنجاز ما أريد من عمل .. وهو أطول من أن أقضيه لا أعمل شيئاً.

" شكسبير "

هل تعلم أن؟

* إن القدماء كانوا يعتقدون أن هناك عصباً صغيراً يصل بين الإصبع المسماه بالبنصر فى اليد اليسرى وبين القلب وهذا العصب مسئول عن الحالة الشعورية لذلك كان ومازال خاتم الزواج يوضع فى هذه الأصبع .
* نمو ظفر إصبعك الوسطى هو أسرع بينما نمو ظفر إبهامك هو الأبطأ .

همسات

* تمالك نفسك عند الغضب .
* الحياة رحلة قصيرة فلا تكثر من الأثقال .
* الكلمة المفيدة كالغصن الأخضر لا تحترق .
* لا تنظر إلى الخلف لأن الذى أمامك أقرب .
* لو كانت الدموع تعيد شيئاً .. لأعادت نفسها إلى العيون.

حزر .. فزر.

١- ما الشئ الذى ينطق جميع اللغات ولكنه لا يفهمها ؟
٢- ما هو الشئ الذى يحمل قنطاراً ولا يستطيع حمل مسماراً ؟
٣- ما الشئ الذى يؤخذ منك قبل أن تحصل عليه ؟

الإجابة :-

١- التليفون . ٢- البحر . ٣- الصورة .

صدق أو لاتصدق ؟

هل تصدق عزيزى القارئ أن الملكة فيكتوريا أمرت برش شوارع مدينة كونبرج الإنجليزية بماء الكولونيا إحتفالاً بزيارتها هى والبرنس ألبرت لها عام ١٨٤٥م .

أوائل

- أول ملكة فى الإسلام : شجرة الدر.
- أول من أضاء المساجد : تميم بن أوس الدارى
- أول من شرب من ماء زمزم: إسماعيل عليه السلام

الرعد وتسبيح الكائنات :

كان رسول الله صلى الله عليه وسلم إذا سمع صوت الرعد ترك الحديث وقال :- "سبحان الذى يسبح الرعد بحمده والملائكة من خيفته" ثم يقول "إن هذا لوعيد لأهل الأرض الشديد" .

يقول العلماء أن هذه الظواهر الجوية فيها الكثير من الرحمة كما أن فيها من صور العقاب والعذاب مثل الصواعق المهلكة والسيول الجارفة والعواصف وكل ذلك لا يتنافى مع كون تلك الظواهر صورة من صور تسبيح المخلوقات لخالقها فهو حمد وتسبيح وتقديس لله رب العالمين وهذا يعد ضرباً من ضروب الغيب المحجوب عن الإنسان وعن إدراكه وحسه رحمة به وإستكمالاً لمتطلبات إختباره وإبتلائه فى هذه الدنيا.

حيث يقول سبحانه :-

" هو الذى يريكم البرق خوفا وطمعا وينشئ السحاب الثقال ويسبح الرعد بحمده والملائكة من خيفته ويرسل الصواعق فيصيب بها من يشاء وهم يجادلون فى الله وهو شديد المحال "

صدق الله العظيم.

دنيا المرأة

نصائح ذهبية

مميزات خل التفاح

١) تسهيل إمتصاص الحديد ويسهل إمتصاص الكالسيوم.
٢) مقاوم للتقلص وترقق العظام.
٣) منشط لجهاز المناعة ومقو للذاكرة.
٤) علاج ضد العقم ضد المرض ومساعد ضرورى لغذاء الحوامل.
٥) علاج لأوجاع الأذن والحنجرة والفم وإلتهاب اللثة.
٦) علاج للكلى والمثانة.
٧) لعلاج تساقط الشعر وبقاء لمعانة ولونه والتخلص من القشرة.
٨) لعلاج المعدة والهضم وضد التسمم بالطعام.
٩) ضد زيادة الكوليسترول وإرتفاع الضغط وأمراض القلب والشرايين.
١٠) لتخفيف الوزن ، للقرحة وفقر الدم.

لكى تعيش بصحة جيدة إتبع الآتى:

* حافظ على شرب كوب ماء فاتر به ملعقة خل تفاح مع معلقة عسل كل يوم.
* إشرب قبل الأكل بنصف ساعة ملعقة صغيرة خل التفاح مع ملعقة صغيرة عسل فى كوب ماء ويشرب ثلاث مرات يومياً.
* تناول الثوم النئ كل يوم ينظف الدم من السموم ويؤمن عمراً طويلاً بإذن الله.
* حافظ على تناول البقدونس لإنتظام عمل أعضاء الجسم.

لك ياسيدتى

١) حتى لا يتحول المشوى إلى وجبة من السموم!

* لا توضع اللحوم أو الأسماك على الفحم إلا بعد إكتمال إشتعاله جيداً وبعد أن يغطى بطبقة من رماد أبيض.
* ينبغى تجنب تساقط الدهون على الفحم فى أثناء عملية الشوى لأن هذا يزيد من تصاعد الأدخنة ويزيد من المركبات الضارة.
* عدم إطالة مدة الشوى لأنها تزيد من فرصة إنتاج المواد المسرطنة.
* عند شوى الدجاج يجب نزع جلده أولاً لأن الدجاج يخزن فى جلده الهرمونات والكيماويات التى تعطى لها أثناء التسمين.
* عدم تناول الخبز أو اللحوم المحروقة.

٢) عنصر الزنك يمنع الشيب المبكر

إن تناول الخضروات والفواكه والحبوب كاملة واللحوم والبيض ومنتجات الألبان والمأكولات البحرية واللوبيا ولب القمح وكلها من الأطعمة التى تحتوى على نسبة كبيرة من الزنك الحيوى للجسم تسهم بقدر كبير فى منع ظهور الشعر الأبيض عند الكبار بالإضافة إلى " الفجل المصرى" الذى يحتوى على نسبة كبيرة من الزنك.

٣) فوائد بذور الخس

- يحمى الرئة من ملوثات الهواء الجوى.
- يقوى جهاز المناعة ويقاوم الميكروبات.
- يقوى الذاكرة والأعصاب ويزيد من القوة العضلية للجسم.
- يحتوى على بعض المواد المهدئة التى تساعد الجسم على الإسترخاء.
- لا يحتوى على سعرات حرارية عالية مما يحافظ على الرشاقة.

٤) البلح المنقوع باللبن لمرضى القولون

أثبتت الدراسات والأبحاث أن كوب البلح المنقوع باللبن يساعد على أداء وظائف أعضاء الجسم المختلفة بصورة منظمة وكذلك يساعد فى النشاط الحيوى لخلايا الجسم وتساعد منتجات الألبان لتهدئة القولون.



الشركة الأهلية للملاحة والاستثمار

(شركة مساهمة مصرية) منطقة حرة خاصة

NATIONAL SHIPPING & INVESTEMENT CO.

(S.A.E) , (S.F.Z)

ملاك السفن - وكلاء ملاحة - تشغيل سفن - توريدات بحرية







سفن الشركة:

شمس الديـن - حمولة كلية ١٦٢٠٠ طن

سوبر ستــار - حمولة كلية ١٦٢٠٠ طن

ناشيونال ستار - حمولة كلية ٨٢٣٢ طن

١ شارع محمد كمال الدين فهمي (السلطان حسين) تليفون: ٤٨٦٣٢٩٠ ، ٤٨٦٢٢٢٨ فاكس: ٤٨٦٥٧٩٥ تليكس: ٥٤٤٩٨ ابمو الاسكندرية . مصر

HEAD OFFICE: 1,MOHAMED KAMAL ELDIN FAHMY STR.(SULTAN HOUSSEIN) ALEXANDRIA.EGYPT
TEL: 4863290 - FAX: 4865795 TELEX:54498 ABMO UN. P.O.BOX 1362
E-MAIL:Agency@National- Shipping.net Chartering@ National- Shipping .net

صلاح جبريل مشرف

نيابة عن العائلات وأهالى العرابة بالعطارين الإسكندرية وسوهاج وعن قرى العرابة ونجوعها يرفعون أسمى آيات الولاء إلى زعيم مصر القائد البطل

الرئيس
محمد حسنى مبارك

رئيس الحزب الوطنى الديمقراطى - حفظه الله

وإلى جنود مبارك .. وجنود مصر

الأستاذ الكبير محمد صفوت الشريف

رئيس مجلس الشورى والأمين العام للحزب الوطنى الديمقراطى

الأستاذ الكبير الوزير كمال الشاذلى

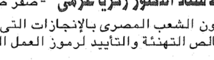
أستاذ التنظيم والعمل السياسى ورائد البرلمانيين رجل العمل الوطنى الصادق
الأمين العام للحزب الوطنى الديمقراطى وأمين التنظيم

وإبن مصر رمز رمز الشعب وينبوع الوطنية ورمز المستقبل

الأستاذ/ جمال مبارك - رئيس المجلس الأعلى للسياسات

والفقيه وأستاذ الأداء البرلمانى والنائب الحقيقى

الأستاذ الدكتور زكريا عزمى - صقر صقور البرلمان وأمين الأمناء على مؤسسة الرئاسة ونائب الزيتون



ويهنئون الشعب المصرى بالإنجازات التى تتحقق على أرض مصر عامه ومحافظتى الإسكندرية وسوهاج ويقدمون خالص التهنئة والتأييد لرموز العمل الوطنى المخلص الصادق النابع من سياسة مصر والوطنية الصادقة

ويخصـــــون

اللواء محمد عبد السلام المحجوب محافظ الإسكندرية
اللواء سعيد البلتاجى محافظ سوهاج
اللواء السيد المهدى مدير أمن الإسكندرية
اللواء أحمد رشدى مدير مباحث أمن الدولة بالإسكندرية
الدكتور محمد السعيد الدقاق أمين عام الحزب الوطنى بالإسكندرية
الدكتور أحمد عبد العال الدردير أمين عام الحزب الوطنى بسوهاج
الأستاذ خالد أحمد خيرى أمين العضوية بالحزب الوطنى بالإسكندرية
النائبة المخلصة وداد شلبى صاحبة التاريخ الوطنى المشرف
الأستاذ هشام التركى أمين الحزب الوطنى الديمقراطى بالعطارين
المهندس أحمد عمار أمين الحزب الوطنى الديمقراطى باللبان

وأعضاء الشورى

المهندس محمد فرج عامر ، والأستاذ محمد عبد آدم ، والأستاذ على الطويل

وإلى جميع القيادات الحزبية والتنفيذية بمحافظتى الإسكندرية وسوهاج
مؤكدين أن المسيرة ستظل قوية ترفع أعلام مصر عالية خلف الزعيم والقائد الحارس الأمين على الوطن

مجتمع إنترناشيونال

الأستاذ/ محمد محسن
والأنسة / سها رضا



محمد حنفى
ومنال صبيح



أعياد ميلاد أبناء العرابة بالإسكندرية

تهنئة بالمناسبة السعيدة والتمنيات بالنجاح من وداد شلبى ومحمد النقيب إلى الأسرة الكريمة بدوام التفوق





هايدى بولو محمود

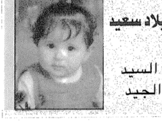
ياسمين الحسين الحداد

سليمان محمود سليمان



محمد أحمد على مدكور

عيد ميلاد سعيد



مريم السيد
عبد الجيد


كليوباترا نافيجيشن لاين
CLEOPATRA NAVIGATION LINE
عبارة القرن الحادى والعشرين
ولؤلؤة البحر الأحمر
كليوباترا ١
السطح
مطعم الدرجة الثانية
CLEOPATRALINES
صالون V.I.P
مطعم الدرجة الأولى
الدرجة الأولى الممتازة
كافتيريا الدرجة الأولى
بولمان
الوكيل العام بجمهورية مصر العربية
٣٨ شارع صبرى أبو علم ميدان طلعت حرب - القاهرة
تليفون ٣٩٢٠٠٠٧ - ٣٩٢٥٣٩٣ - ٢٠٢٣٩٢٨٨٦١+ - فاكس ٢٠٢٣٩٢٦٠٦١+
الوكيل العام بالمملكة العربية السعودية
جده - شارع الميناء مركز الميره التجارى ت: ٦٤٧٠٩٩٣ - ٦٤٨٠٨٨٣ - ٦٤٨٢٠٦٩
فاكس: ٦٤٧٥٦٦١ - تلكس: ٦٠٧١٩١ عويفى إس جى
الطائف: ٧٣٣٥١٣٤ فاكس: ٧٣٦٦٠٠٢ ، الباحة: ٧٢٧١١٠٩ فاكس: ٧٢٥٣٩٣٠
المدينة المنورة: ٨٣٨٦٩٧٦ فاكس: ٨٣٦٧١٤٧
سفنكس للتوكيلات الملاحية
SPHINX SHIPPING AGENCIES
- عمارة الصفوة - ٣ تقاطع شارعى الجيش و مصطفى كامل
ص.ب ١٣٢٤ - بورسعيد
تليفون ٢٠٦٦٣٢٣٨٩٠ + فاكس ٢٠٦٦٣٢٣٨٩٥/٦+
E. mail sphinx @ port - said . com